Histoire de Guerre
www.blindes-materiel.com

Histoire de Guerre

BLINDÉS & MATÉRIEL

M 05302 - 77 - F: 6,90 € - RD

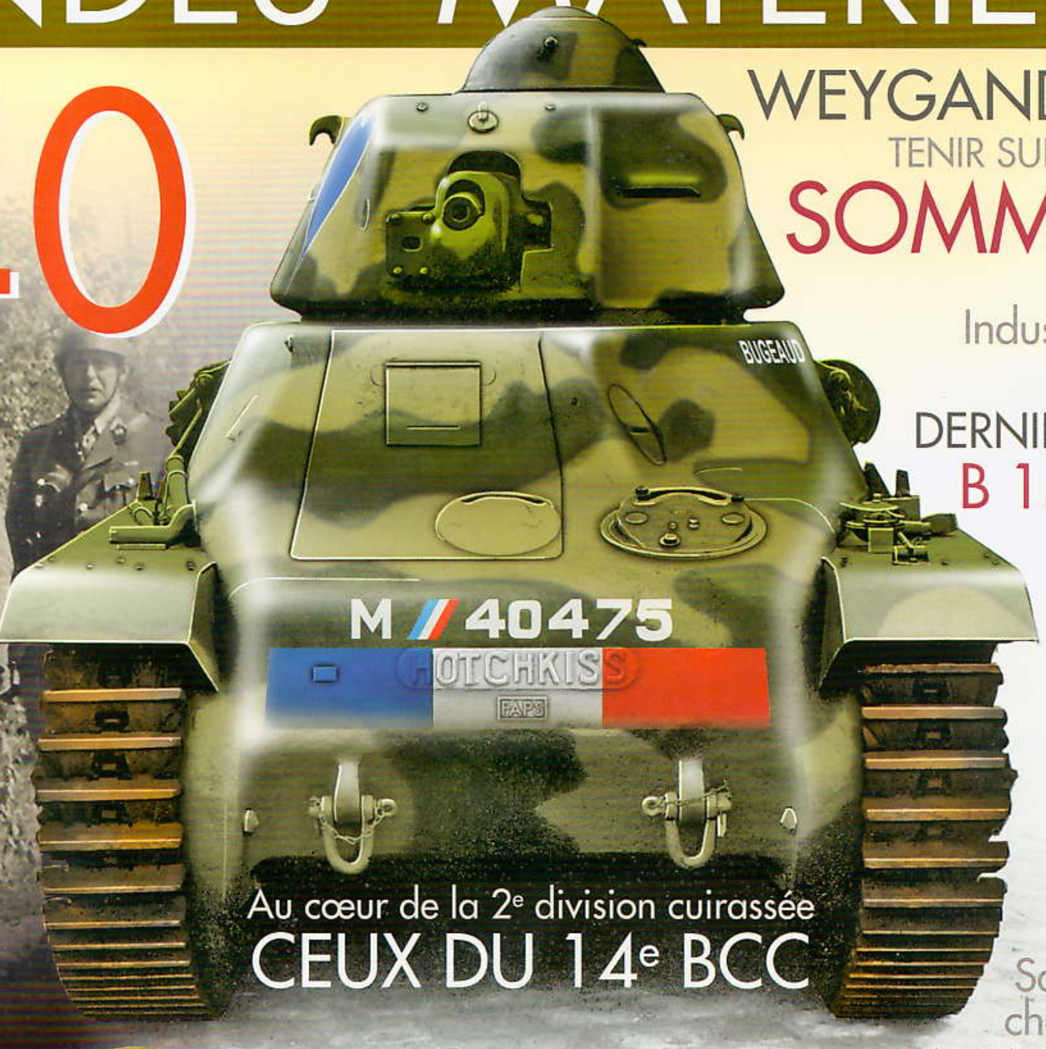
N° 77 juin-juillet 2007

Belgique : 7,90 €
Canada : 8,20 C$
Luxembourg : 7,10 €
Maroc : 66, 00 DH

France 6,90 €

1940

DE STONNE A LA LOIRE, LE
12e GRCA



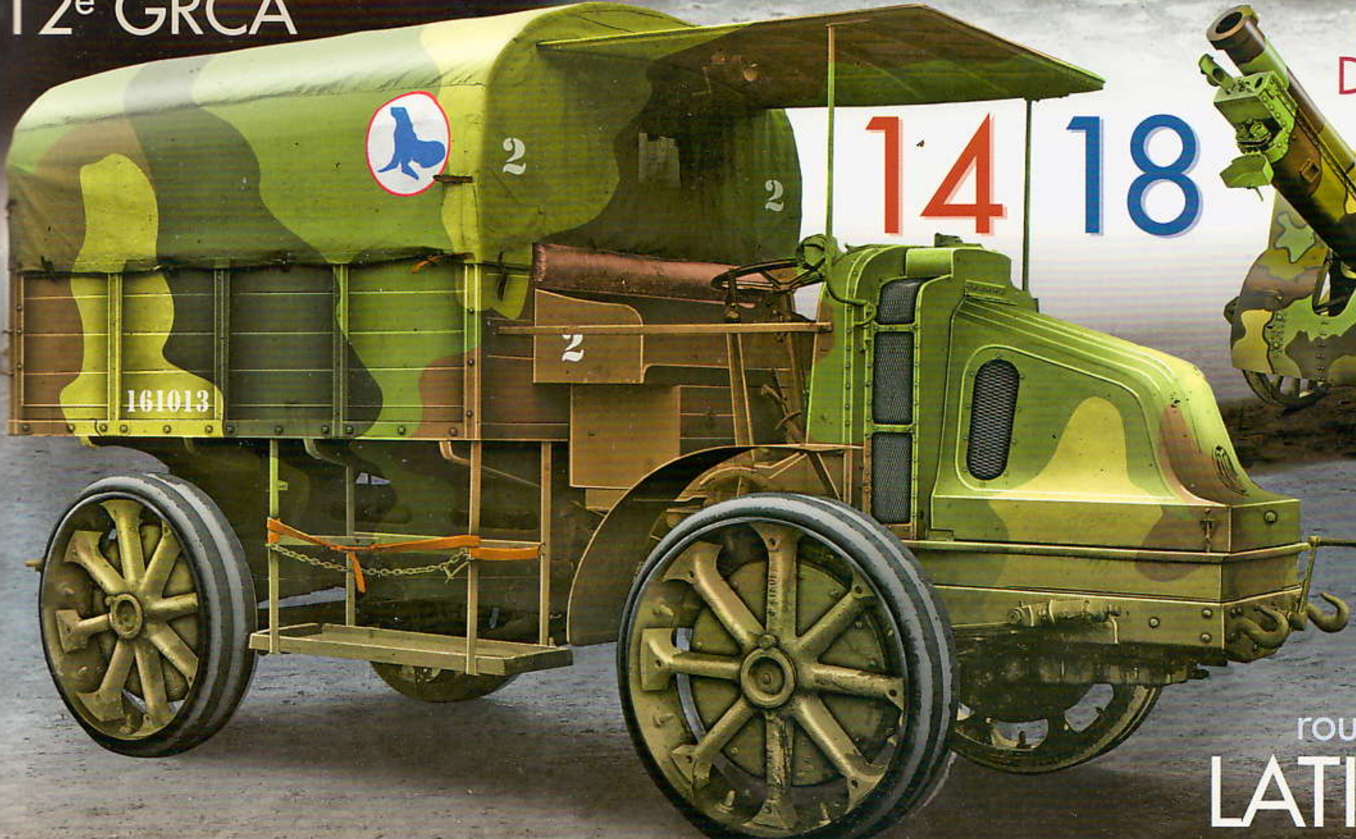
Au cœur de la 2e division cuirassée
CEUX DU 14e BCC

WEYGAND :
TENIR SUR LA
SOMME

Industrie
LES DERNIERS
B 1*bis*

Sable chaud
LA RADIO DU DÉSERT

14 18

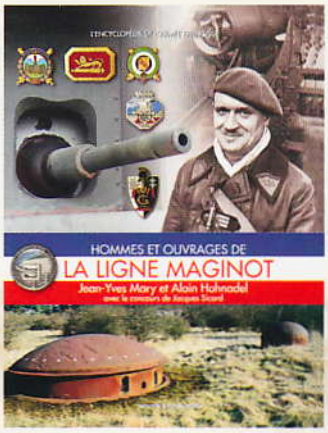


Artillerie
Le 155 C Schneider

Quatre roues motrices
LATIL TAR

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

LA LIGNE MAGINOT TOME 1
La génèse de la célèbre ligne fortifiée, ainsi que les historiques de l'infanterie de forteresse (RIF).
192 pages *39,95 €*


HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

LA LIGNE MAGINOT TOME 2
Le béton, l'armement et les formes techniques des ouvrages, plus l'artillerie de position (RAP).
232 pages *39,95 €*

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

LA LIGNE MAGINOT TOME 3
L'ordre de bataille de la ligne fortifiée du Nord-Est le 10 mai 1940, les combats de mai-juin...
256 p. *42,95 €*

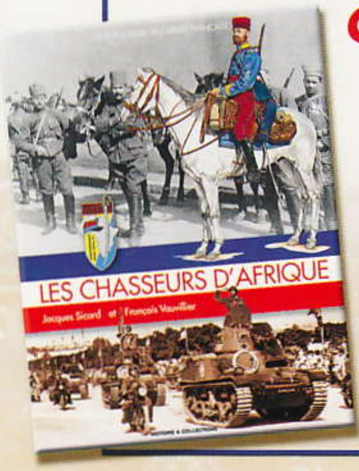
HOMMES ET MATERIELS DU 15e BCC
CHARS B AU COMBAT
Stéphane Bonnaud

CHARS B AU COMBAT
L'odyssée des chars B pendant la campagne de mai-juin 1940, tout sur nos plus gros chars.
184 pages *39,95 €*

OFFRE SPÉCIALE "CHASSEURS D'AFRIQUE"

- 5% de réduction + port GRATUIT

+ un ancien n° d'Histoire de guerre OFFERT pour tout achat de cet ouvrage


LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Jacques Sicard et François Vauvillier

34,67 €
au lieu de ~~36,50~~
port GRATUIT

Histoire de Guerre
SOMUA PANZER
Histoire de Guerre
TUNISIE
Histoire de Guerre
Guerre aérienne en Afrique

LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Toutes leurs campagnes outremer et durant les deux guerres mondiales.
192 pages *34,67* 36,50 €
+ 1 ancien n° d'Histoire de guerre (au choix, y compris les hors-série)

offre valable jusqu'au 31 juillet 2007

1
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 33 RENAULT

AMR 33 - 68 p. *14,95 €*

2
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 35 RENAULT

AMR 35 - 68 p. *14,95 €*

3
LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918
L'ARTILLERIE DE CAMPAGNE

68 pages *14,95 €*

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
En deux tomes sont traités tous les modèles d'AMR sortis par Renault, mais aussi par ses concurrents de 1931 à 1940. Une documentation fabuleuse sur le matériel et sur les unités (GAM, RAM, dragons portés) qui ont combattu en mai 1940.

LES CANONS DE LA VICTOIRE 14-18
L'armée française entre en campagne en août 1914. Il n'existe alors dans nos rangs que trois cents pièces d'artillerie lourde de campagne. Aussi seront employés des milliers de pièces anciennes en attendant les matériels nouveaux. Ce volume détaille les 36 modèles différents, employés en 1914-1918 au titre de l'artillerie de campagne.

J'ACHÈTE LES OUVRAGES SUIVANTS

- ☐ La Ligne Maginot Tome 1 .... 39,95 € [2]
- ☐ La Ligne Maginot Tome 2 .... 39,95 € [2]
- ☐ La Ligne Maginot Tome 3 .... 42,95 € [2]
- ☐ Chars B au combat .... 39,95 € [2]
- ☐ Les canons de la Victoire 1914-1918 .... 14,95 € [2]
- ☐ Les AMR 33 .... 14,95 € [2]
- ☐ Les AMR 35 .... 14,95 € [2]

OFFRE SPÉCIALE : port + n° Histoire de Guerre GRATUITS

- ☐ **Les Chasseurs d'Afrique** .... **34,67 €** [3]

Je choisis en cadeau H.de Guerre n° : .... (voir p.82-83)

NOUVEAUTÉ LIVRES 2007 *(ouvrage présenté p.83)*

- ☐ Le III.Pz.Korps à Kourks : .... 38,95 € [2]

TOTAL LIVRES .... ___ , ___ €

FRAIS DE PORT	*France*	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
(2 - Livres)	*DOM-TOM & Europe.*	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.

GBM 077

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@

* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ___ , ___ €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**

expirant en ___ ___ *Clé* ___
mois *année* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

Histoire de GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

N° 77
juin-juillet
2007

LE MAGAZINE
DE LA
MOTORISATION
MILITAIRE
À LA
FRANÇAISE

Directeur de la publication, rédacteur en chef :
François Vauvillier

Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin

Chef de fabrication : Géraldine Mallet

Principaux collaborateurs :
J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, R. Avignon, E. Barbanson, S. Bonnaud, P. Bouchery, D. Coste, E. Dagnicourt, P. Danjou, Ch. Dutrône, S. Ferrard, R. Fontbonne, Ch. Grégoire, A. Hohnadel, A. Laffargue, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, R. Potié, A. Salles, E. Schwartz, J. Sicard, P. Touzin, Ph. Trutmann, H. de Wailly
Et Jean-Gabriel Jeudy qui demeure bien vivant à travers ces pages.

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ
(FAX : 01 47 00 51 11)
Chef de publicité : Sandra Villermois ✆ 01 40 21 17 94
Équipe de publicité : Séverine Piffret ✆ 01 40 21 17 99
Assistante de publicité : Daphné Rouleau ✆ 01 40 21 17 99
Graphistes : Géraldine Mallet ✆ 01 40 2118 22
Aurélie Saintecroix ✆ 01 40 21 07 08

DÉPARTEMENT COMMERCIAL
(FAX : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial : Pascal Da Silva ✆ 01 40 21 15 33
Directrice des ventes : Patricia Douriquian ✆ 01 40 21 06 04
Responsables commerciales : Christine Vichy ✆ 01 40 21 75 34
et Nathalie Toutain

Assistante de la Direction Générale : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26
Secrétariat : Amel Biazzane ✆ 01 40 21 07 09
Relations Presse : Sophie Kaufmann ✆ 01 40 21 15 36

SERVICE CLIENTS
Abonnements et vente par correspondance
Hayette Amar, Françoise David, Priscilla Musselaya, Sanaa Himri, Nora Ajmi
N° Indigo 0 820 888 911
0,118 € TTC / MN
Pour l'étranger : + 33 140 211 796
e-mail : vpc@histecoll.com
e-mail : abonnement@histecoll.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Secrétaire général de la rédaction : Pierre Gavigniaux
Rédaction : Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut, Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Denis Gandilhon, Morgan Gillard, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Eric Micheletti, Thibault Panfili, Jean-Pierre Parlange, Claire Renaudat, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos, Alexandre Thers, Erwan Le Vexier, Jean-Louis Viau.
DÉPARTEMENT GESTION
Administrateur adjoint : Chantal Raynaud
Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton ✆ 01 40 21 18 24

Directeur des systèmes d'information : Jacques Tollu.
Administrateur du site : Antoine Viau.

RÉDACTION, PUBLICITÉ
Histoire & Collections – 5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11.
N° Indigo 0 820 888 409
0,118 € TTC / MN
Téléphone pour l'international : + 33 140 211 820
Fax. : 01.47.00.51.11

TARIFS D'ABONNEMENT
(1 an) : France : **36,50 €**
DOM-TOM & Autres pays : **44,00 €**

Vente en kiosque : NMPP.
Modif et réassort : Sordiap. ✆ 0800348420
Vente au détail : librairie ARMES & COLLECTIONS
19, avenue de la République. 75011 Paris. ✆ 01 47 00 68 72
DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion en Belgique : Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9. B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555.02.17. Un an : 43 €.
Administration des ventes ✆ 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0 402 415-14. E-mail : press@tondeur.be
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
BP 395. 43 100 Parma.
USA : RZM Imports Dist.,
PO Box 995, Southbury, CT 06 488.

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel est une publication du groupe *Histoire & Collections*, SA au capital de 182 938,82 €.
Siège social : 19, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Vice-président : Jean Bouchery. Directeur général : Jean-Marie Mongin.
Principaux associés : F. Vauvillier, J.-M. Mongin, E. Micheletti
E-mail : blindes-materiel@histecoll.com
N° CPPAP : 0109 K 79212

Traitement de l'image : Studio graphique A&C / Julien Ghys
Impression : Imaye Graphic, BP 2159, 53021 Laval cedex 9
Printed in France/Imprimé en France
© Copyright Histoire & Collections 2007.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

Stratégie La ligne Weygand 38

Terrains et opérations Le 12e GRCA 46

Artillerie 155 C Schneider 20

Transmissions TOE ER 26 bis 60

Hommes et matériel Le 14e BCC 8

Armement 39-40 25 SA 34 51

Motorisation 14-18 Latil TAR 70

Industriel Où étaient nos chars B 26

EDITORIAL

POURQUOI TANT DE PEINE

La sortie de ce numéro correspond aux premiers jours de juin, quand l'insouciance revient, avec les signes annonciateurs de l'été.

Mais en 1940, les premiers jours de juin, c'était ceux de la fin du camp retranché du Dunkerque, qui a vu disparaître les plus belles unités motomécaniques de l'armée française. C'était ceux aussi des tentatives de résorption de la tête de pont d'Abbeville, où deux divisions cuirassées ont été consommées tour à tour sans profit, en s'épuisant contre des positions d'infanterie.

Puis, juste après, le 5 juin avant l'aube, c'était le début de l'offensive allemande sur le cœur du pays, offensive qui ne s'arrêtera qu'avec la signature de l'armistice.

Compte tenu de l'analyse réaliste du rapport de forces d'alors, il est légitime de se demander si les sacrifices consentis sur la ligne Somme-Aisne, dans les « hérissons » de la ligne Weygand, ont servi à quoi que ce soit. La « *guerre de Quarante* » avait sans doute déjà été perdue les 13-15 mai sur la Meuse, ce qui se passerait ensuite n'étant que les soubresauts d'agonie d'un système militaire bousculé par le vent de l'Histoire. Peut-être tant de peine n'a-t-elle servi à rien...

Mais peut-être aussi qu'au pays de Jeanne d'Arc, on aime croire aux miracles. Tenir, tenir pour durer, était, le 5 juin 1940, un défi qui ne manquait pas d'inspiration. Beaucoup y ont cru, qui sont tombés les armes à la main, sur leurs positions. Leur nouveau chef leur avait dit : « *le sort de notre Patrie, la sauvegarde de ses libertés, l'avenir de nos fils dépendent de votre ténacité...* ». Et ils ont fait leur devoir, parce que le faire était naturel.

Deux tiers de siècle se sont écoulés depuis cette bataille perdue, et la blessure de 1940 demeure très vive, même chez ceux — le plus grand nombre de nos lecteurs et toute l'équipe de GBM à l'exception de notre aîné Roger Avignon — qui ne l'ont pas subie, pas vue de leurs propres yeux. Est-ce cette blessure collective qui explique l'intérêt suscité par la période ? Dans les pages de GBM, à travers la description du matériel, les récits et les témoignages sur le déroulement des opérations, à travers aussi la vigueur de vos courriers sur l'emploi et la doctrine, et sur la stigmatisation des fautes, se fait jour la soif de savoir et l'appétit de comprendre : *pourquoi 1940, comment 1940.*

Voilà, au fond, ce qui donne tout son sens à ce magazine. Voilà ce qui vaut tant de peine.

François Vauvillier

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL
N°77
1940
WEYGAND : TENIR SUR LA SOMME
LES DERNIERS B 1bis
DE STONNE À LA LOIRE, LE 12e GRCA
CEUX DU 14e BCC
LA RADIO DU DÉSERT
14 18
Le 155 C Schneider
LATIL TAR

En couverture
Il n'y a pas que les B 1*bis* pour porter des noms. En témoigne par exemple le Hotchkiss H 39 *Bugeaud* M 40 475 de la 2e section de la 1/14e BCC, orné de sa très caractéristique bande tricolore commune à presque tous les chars du bataillon. Et la Grande Guerre est solidement représentée sur cette couverture, avec le Latil TAR et le canon (hippomobile) de 155 C Schneider.
(Mises en couleurs de Laurent Lecocq)

Histoire de Guerre
GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

VOS RÉACTIONS, VOS

Que du bonheur

Je vous suis depuis les trois numéros de **GBM** consacrés à 1940. Que du bonheur, en tant que passionné et maquettiste de cette période.

Longue vie à votre revue.

Yves Henry, 14880 Colleville-Montgomery

Janvier 1940
5 francs
la Science et la Vie

Notre lecteur Yves Henry a retrouvé le numéro de *La Science et la Vie* dont nous avons extrait notre image-mascotte. En voici la vue complète. Qui va l'emporter, du Panzer I ou du Hotchkiss ? L'avion, assurément.

Rassemblons-nous

J'ai lu avec attention les réactions sur **GBM**, les positives comme les négatives... Pour ma part, passionné d'une armée dont on ne parle pas assez, cette revue répond à ma demande : esthétiquement superbe, photos inédites, couleur, présentation, sérieux des articles, on ne pouvait pas rêver mieux ; alors *rassemblons-nous* (je vous cite) autour de **GBM**, nous, passionnés de sujets français, et délectons-nous d'un travail fantastique qui nous apportera, j'en suis sûr, de nombreuses surprises

Patrick Wagner, 31140 Pechbonnieu

Ces chars B qui nous échappent

Je m'intéresse, modestement, aux chars B 1*bis* et je compare les différents écrits des livres et magazines en ma possession. Force est de constater que tout ne coïncide pas. Par exemple, dans **GBM** 76, vous mettez le char *Aisne* de la 2e compagnie, dans la 1re section. Or, Pascal Danjou et Antoine Misner le mettent dans la 2e section (ceci du fait que son symbole de section est ■). Quels sont alors les véritables insignes de section au 41e BCC :

1re section ■ 2e section ● 3e section ▲ (**GBM**), ou
1re section ● 2e section ■ 3e section ▲ ?

J'essaie d'autre part de mettre un nom devant chaque numéro de char. En recoupant les différentes sources de base, j'obtiens alors des surprises, avec par exemple : *Staoueli* (**364** ou **384**), *Mangin* (**418** ou **482**), *Duguesclin* (**420** ou **511**), *Vauban* (**421** ou **461**), *Vercingétorix* (**426** ou **481**), *Jean Bart* (**435**, **483** ou **492**), etc.

De plus, certains noms sont sans numéro, et inversement. Par exemple, quel est le numéro du *Chanzy*, souvent montré ? Pouvez-vous me donner votre avis sur ces écrits contradictoires ? Quels sont les numéros exacts des chars cités ci-dessus ?

Alain Potereau, 57380 Pontpierre

www.chars-francais.net

A CONSULTER REGULIEREMENT
Le site chars-français.net d'Antoine Misner donne (entre nombreux autres sujets) les fiches individuelles des chars B. Le site est actuellement en pleine refonte, une nouvelle version sera bientôt en ligne (avec un cliché du 537, très probablement un second *Faidherbe*). Voici la nouvelle page d'accueil.

FV Questions fort délicates, et réponses imparfaites. Concernant la position du **339** *Aisne*, et plus généralement la composition des sections au 41e BCC, je ne puis que m'en tenir au tableau (établi par Roger Avignon) publié dans **GBM** 76 page 49, qui donne la situation au 13 mai 1940.

L'ordre *théorique* des symboles *de compagnie* est ● ■ ▲. Nous l'avons mis en évidence, par exemple, pour les 2e et 3e compagnies du 15e BCC (➡ *Chars B au combat*, page 53). Mais cet ordre n'est pas immuable : pour preuve, le 37e BCC emploie, dans l'ordre, ■ ▼ ● (➡ notre profil de l'*Ourcq*, **GBM** 76 page 47), et il est fort possible qu'au 41e BCC, il y ait eu ■ ● ▲ *pour les sections*. Ceci lèverait les contradictions sur l'attribution des chars dans les différentes sections du 41e,... s'il n'y avait le *Tarn* ■, qui est donné par tout le monde comme de la 2e section (de la 1re compagnie). Donc, faisons preuve d'humilité : cette question n'est pas simple et tous les auteurs qui la traitent font, soyez-en sûrs, l'impossible pour cerner au plus près la réalité historique.

Concernant la corrélation entre les numéros et les noms de chars B, les énigmes ne datent pas d'hier. Quand j'ai entamé, tout jeune au début des années 1970, mes recherches sur le matériel français de 1940, Henri Lemarié (secrétaire des anciens chars, lui-même du 2e BCC de la 4e DCr, un homme formidable, hélas trop tôt décédé) m'a fait toucher du doigt la difficulté du problème des chars B. Car les anciens étaient déjà, avant nous, en face des mêmes énigmes.

Puis j'ai rencontré Roger Avignon (ancien du 93e GRDI, chercheur inlassable, toujours sur la brêche) à qui nous devons, je veux le souligner ici, toute l'ossature de ce dont nous débattons aujourd'hui. Roger Avignon, avec les correspondances des anciens, a résolu probablement 90 à 95 % de la question. Ensuite, et tout récemment, les photos qui sortent massivement sur le net ont permis (le processus continue) de résoudre d'autres énigmes. Et la mise en forme d'Antoine Misner, sur son site chars-français.net, permet un accès aisé et classé à toute cette documentation.

Donc, soyons heureux, nous avons (presque) tout sous la main, sous les yeux. Restent les énigmes que vous soulevez...

Le *Staoueli* porte bien le n° **364**. Pour les numéros plus élevés, presque toutes vos questions trouvent réponse dans le présent numéro de **GBM** : tout simplement, plusieurs chars différents, dans des unités distinctes, ont reçu les mêmes noms. Afin de rendre les choses (un peu) plus claires, je leur ai attribué ici un indice *(1er)* ou *(2e)*, en observant qu'il a bien existé trois *Jean Bart* différents, mais que le n° **483** est celui du *Faidherbe (1er)*, lequel pose aussi un problème *(➡ page 34 de ce numéro).*

Quant au *Chanzy* du 28e BCC reconstitué, il fait partie, hélas, des chars dont le numéro n'a pas encore été identifié.

Nous n'avons pas fini de parler des chars B, sujet passionnant, et sujet qui passionne.

Coup de chapeau de Valence

Je voulais vous remercier pour votre magnifique article sur le 184e RAL de Valence dans **GBM** 74. Sur les photos de la page 35, on voit très bien le quartier Latour-Maubourg qui existe encore actuellement, bien que cédé à la ville de Valence par le ministère de la Défense (et devenu un repaire de squatteurs). Une zone HLM de la ville s'appelle encore le Polygone, car située à l'endroit de la photo du bas.

Olivier Berrebi (via internet, 22 mars)

Contre-offensive sur Georges et Gamelin

Je viens de terminer la lecture de **GBM** 76, et en particulier l'intéressant article concernant le témoignage *post mortem* du général Georges.

Sur la carte légendée figurant page 9, l'axe de marche de la 3e DCR, au départ de Suippes et Mourmelon, n'était pas en direction de Rethel comme indiqué, mais de Le Chesne via Vouziers, soit un écart de plus de 30 km vers l'ouest, ce qui aurait été plutôt fâcheux pour la progression de cette unité vers le front.

Par ailleurs, s'agissant de mon courrier du 6 février que vous avez publié en *Tribune Libre* page 13, je persiste et signe : la 2e armée ne comptait *en unités organiques* que les 55e DI et 3e DINA composant le 10e CA du général Gransard, les 3e DIC, 41e DI et la 1re brigade de spahis composaient quant à elles le 18e CA du général Rochard (puis général Doyen à partir du 18 mai) ; s'y ajoutaient comme je l'ai indiqué les 2e et 5e DLC, soit bien six divisions. La **71e DI** (cantonnée dans la région de Vouziers et Attigny soit à environ 40 km du front) et la **1re DIC** (cantonnée à même distance à Varennes et Montfaucon) étaient selon l'appellation officielle : « *des GU en stationnement,*

www.collect-world.com
VENTE PAR CORRESPONDANCE
FORCES OF VALOR, 21th CENTURY TOYS, ATTACK HOBBY KITS, HELLER, ELITE FORCE, SOLIDO-VEREM
KUBELWAGEN TYPE 82 Normandie 1/32 = 20.95 € - JUNKERS 87B-STG1 1/72 = 18.95 €
Sarl collect-world - l'aubinière - 61800 MONTSECRET
Tél / Fax : 02 33 96 02 79 - Port : 068 3000 430

Lire aussi la ***Tribune libre*** pp. 6-7, et l'***Escapade impériale*** pp. 68-69.

Le « moteur combattant », image-mascotte de GBM
(Détail de la couverture de La Science et la Vie, *janvier 1940)*

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM

maintenues en réserve stratégique par le haut commandement » (positions le 9 mai). C'était également, dans le secteur arrière des 2e et 9e armées, le cas des 6e DIC, 6e DI, 36e DI, 3e DIM, 1re DIP (polonaise) et 3e DCr. Chacune d'entre elles pouvait ou non être affectée à l'une ou l'autre des armées du secteur des Ardennes mais uniquement par décision du haut commandement (hélas !) et non par décisions des généraux Huntziger pour la 2e armée, ou Corap pour la 9e armée. Ceci fut fait pour la 71e DI seulement le 10 mai dans la soirée ; la division n'entrera en secteur que dans la nuit du 11 au 12 mai (mais seulement deux régiments au lieu de trois, le 205e restant en réserve de CA). Pour la 1re DIC, ce sera le 11 mai en direction du SF de Montmédy, puis le 13 vers Beaumont.

Jean-Claude Le Pochat, 72210 Fillé-sur-Sarthe

FV Pour la **cartographie** et le positionnement des unités françaises (et alliées le cas échéant), je me fonde sur l'*Atlas des Situations journalières* publié par le SHAT en 1967, lui-même ouvrage d'accompagnement des *Historiques sommaires des grandes unités*. L'ensemble constitue une base documentaire extrêmement solide, sinon exempte d'erreurs minimes. Dans certains cas, pour telle ou telle opération étudiée plus en détail, je consulte d'autres ouvrages. Les sources sont indiquées en regard de chaque carte.

Le mouvement de la 3e DCr (carte de **GBM** 76, page 9) est en effet un peu trop à l'ouest. La position figure ainsi sur la carte du SHAT, et je l'ai, hélas, reproduite. Sa position ultérieure (carte de **GBM** 76, page 11) est en revanche conforme.

Sur la **composition de la 2e armée** (six ou huit divisions), Gamelin est-il, ou non, de mauvaise foi lorsqu'il indique « *huit divisions* » ? Répondant en cinq petites lignes à votre précédent courrier (**GBM** 76 page 13), je me suis fondé là aussi sur les publications du SHAT. La 71e DI est indiquée en « *réserve 2e armée* » à compter du 5 avril 1940. Quant à la 1re DIC, elle y est portée « *2e armée* » à compter du 10 mars 1940. Soyons au moins d'accord sur le fait qu'elle sont bien là, toutes deux, le jour crucial.

La 61e DI et son chef le général Vauthier

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre n° 76, et surtout l'article sur la percée de Sedan en mai 1940.

La carte de la page 9 donne une position correcte de la 61e DI (commandée par mon père le général Paul Vauthier) mais la carte de la page 11 en donne une position inexacte au sud de Vervins. C'est au soir du 13 mai qu'il a appris que la 55e DI avait été culbutée et que sa voisine la 102e avait perdu Monthermé. Le 15 au matin seulement, il donne l'ordre de repli. À 15 heures, ordre de tenir Rocroi ; au même moment, attaque des blindés allemands sur cette ville. Ce n'est que le 16 au matin qu'il s'est rendu à Vervins où, « *à midi, l'armée a quitté Vervins sous la menace ennemie* », comme l'indique ses notes (jamais publiées). Je tire des carnets de mon père (qui a commandé ensuite la 31e DI sur la Somme) les enseignements suivants :

1) le rôle de l'aviation (dont il était l'apôtre, bien qu'artilleur. Il avait écrit en 1930 *Le Danger aérien et l'avenir du pays*) ;

2) la déplorable qualité des communications (pas de radio, le téléphone marchant par les lignes civiles, etc.) ;

3) la pagaille la plus complète (y compris la 5e colonne) ;

4) en ce qui concerne le général Giraud qui a fait le matamore quand il a vu mon père et n'a pas voulu croire ce qu'il lui disait... Il s'est fait prendre deux jours après.

Hubert Vauthier, 75017 Paris

FV Pour la position attribuée à la 61e DI le 15 au soir, vérification opérée (carte du SHAT), il s'agit du mouvement de son PC. Ajoutons que le symbole ovale et plus petit indique, dans notre cartographie, des restes d'unités ou des éléments épars. Nous ne l'avions pas précisé en légende, cette omission est réparée dans le cartouche des légendes de la carte centrale de ce numéro.

Pour revenir à la 61e DI, le fait est qu'elle a cessé d'exister en tant que grande unité le 15 au soir, « *la presque totalité de l'infanterie capturée dans la journée* », selon l'historique du SHAT.

De Belgique, indigné

J'ai lu avec intérêt vos récents numéros, axés sur le matériel français en 1940, je dois vous en féliciter. Mais dans la *Tribune libre* de **GBM** 75 (page 39), je tombe sur la réaction de M. Gabriel Pagny, et je lis ceci : « *Le gouvernement belge, soi-disant neutre mais favorable aux nazis...* ». Comment peut-on, encore en 2007, écrire de pareille absurdités ? C'est suite à la faiblesse des gouvernements français et britannique lorsque l'Allemagne à repris « ses terres » en mars 1936, que la Belgique n'a eu d'autre choix que d'affirmer sa neutralité. En 1940, Sa Majesté le Roi Léopold III fût fait prisonnier, le gouvernement n'a jamais collaboré (bien que certaines administrations locales aient été gangrénées, reconnaissons nos fautes), contrairement au gouvernement de Vichy. Il n'est pas dans mon intention de chercher querelle, mais soyons honnêtes. J'invite ce monsieur à lire l'ouvrage *Les avertissements qui venait de Berlin* de Jean Vanwelkenhuysen, cela lui fera de la lecture.

Mickael Brose (de Belgique, via internet, 18 mars)

FV Vous avez bien noté que le propos n'engageait que son auteur, dans le cadre de la *Tribune libre*, et nullement la rédaction. Et vous lirez sans nul doute avec beaucoup d'intérêt les pages 6 et 7 de ce numéro où le même sujet est développé.

Retour sur le terrain

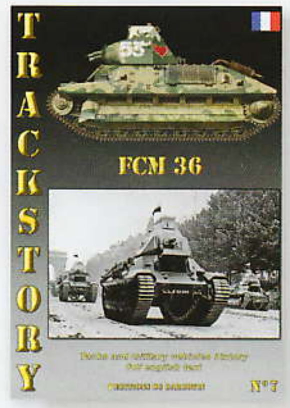
Comme vous, je suis un passionné des engins blindés français. J'ai dévoré les premiers numéros de la nouvelle formule **GBM** et j'ai décidé (chose rare) de m'abonner pour vous aider à concrétiser ce magnifique travail. Je tiens à vous féliciter pour l'ensemble du travail présenté, qualité du texte, des photos, des recherches. Enfin, nous avons, nous, maquettistes, des plans au 1/35, quel bonheur ! Mon abonnement va donc, je l'espère, soutenir votre effort et encourager votre équipe.

Je collecte depuis plusieurs années des photos sur différents sites de vente en ligne. J'ai ainsi réuni un grand nombre de clichés de chars B. Ceci m'a permis d'effectuer pour l'instant deux retours sur le terrain afin de resituer de nos jours les lieux de combats. Je vous joins quelques exemples de mes travaux.

En espérant encore vous lire dans les dix ans à venir, recevez tous mes remerciements, et longue vie à **GBM**.

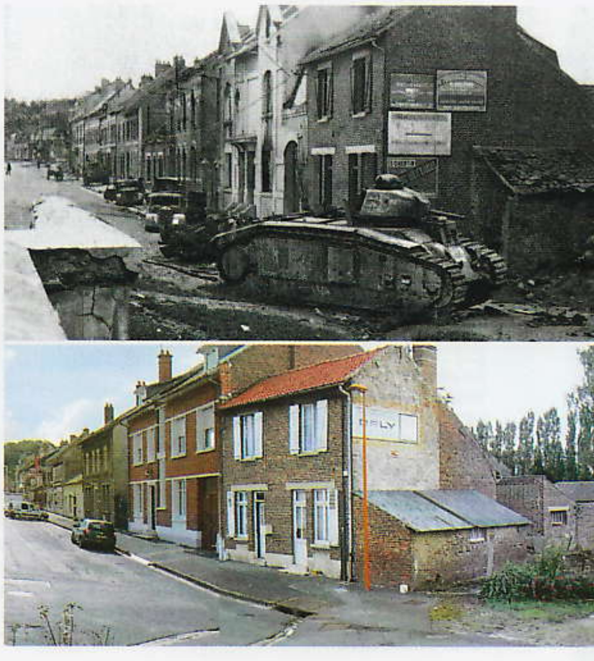
Lionel Gonnet, 61270 Les Aspres

FV Merci de vos encouragements, de votre confiance manifestée par votre abonnement, et de votre enthousiasme. Mais dix ans, cela me paraît un peu court. Notre programme est de trente ans, soyons optimistes. Bravo pour vos retours sur le terrain (➜ *ci-contre*). C'est l'une des possibilités qu'offre l'histoire militaire appliquée, lorsque les événements se sont déroulés dans nos terroirs et ont touché les lieux qui nous sont proches.



VIENT DE PARAITRE
le 7e volume de la collection *Trackstory* de Pascal Danjou est un grand cru. S'il témoigne de la qualité habituelle de cette série très appréciée, il bénéficie d'un atout supplémentaire : du fait que les FCM 36 ont été en service en petit nombre (100 exemplaires produits) dans deux bataillons seulement (4e et 7e BCC), le sujet peut être traité beaucoup plus en profondeur dans un même nombre de pages. Beaucoup de photos inédites, depuis la maquette en bois qui débute l'étude, jusqu'aux *Beute Panzer* transformés pour certains en canons automoteurs de 7,5 et 10,5 cm. Ce petit ouvrage ne compte pas moins de 17 profils distincts, sans compter le tableau synoptique d'organisation des bataillons et, inédit total, le tableau de la 3/7e BCC présentant un ensemble de marquages spécifiques sous forme de grands numéros blancs. Recommandé.
Éditions du Barbotin 2007.

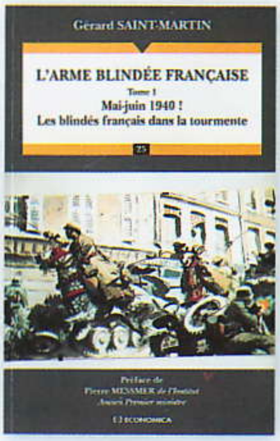
Le Catelet en 1940 avec le 265 *Mistral*, et en 2007. Rien ou presque n'a changé.
(Photos des lieux, L. Gonnet)



DES CAUSES DE LA DÉFAITE...

DOMINIQUE LORMIER
COMME DES LIONS
MAI JUIN 1940
LE SACRIFICE HÉROÏQUE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
Calmann-Lévy

COMME DES LIONS
de Dominique Lormier
Cet ouvrage tout récent tire son titre d'un commentaire du général von Reichenau qui écrit, en juin 1940 : « *les troupes françaises se sont battues comme des lions* »
Calmann-Lévy, Paris 2006.


Gérard SAINT-MARTIN
L'ARME BLINDÉE FRANÇAISE
Tome 1
Mai-juin 1940 !
Les blindés français dans la tourmente
25
Préface de Pierre MESSMER de l'Institut Ancien Premier ministre
ECONOMICA

L'ARME BLINDÉE FRANÇAISE
TOME 1 : MAI-JUIN 1940
LES BLINDÉS FRANÇAIS DANS LA TOURMENTE
par Gérard Saint-Martin
Cet ouvrage remonte aux origines des forces blindées en France et explique le cheminement intellectuel qui a conduit à la situation de 1940. Les opérations mécanisées de la campagne de mai-juin y sont détaillées tout autant que l'aspect doctrinal.
Collection Campagnes et Stratégies, Economica, Paris 1998.

JE VIENS D'ACHETER le troisième numéro de la nouvelle formule d'*Histoire de Guerre, Blindés & Matériel*. Tous vos sujets sont passionnants et j'aimerais vous confier mes impressions.

1 - **L'armée française** a toujours eu droit à mon admiration, et j'ai ressenti comme un honneur de servir en tant qu'officier belge au sein de l'EM du BATFRA au Kosovo. Intéressé depuis longtemps à la campagne de 1940, tant du point de vue belge que français, j'ai été longtemps sous l'impression d'une débandade généralisée. Votre *Manifeste français*, même si je suis belge, et votre option de défendre la mémoire de ceux qui se sont battus, viennent à point nommé et entraînent mon adhésion totale, à une nuance près (voir point **2**).

En effet, les lectures faites depuis (voir le splendide *Comme des Lions*) montrent que vous avez entièrement raison de proclamer haut et fort que nos soldats se sont battus, et souvent bien battus. Mais ils ont été dépassés, non seulement par la Blitzkrieg (avec toutes les nuances données dans **GBM** 74, page 41) imposée par les Allemands, mais aussi par l'incompétence du haut commandement, les décisions politiques prises entre les deux guerres, et le matériel inadéquat.

2 - Car votre option de proclamer que **la qualité du matériel** était à la hauteur de la bravoure du soldat français est biaisée. Ayez un peu l'humilité et la clairvoyance d'évaluer de manière lucide la totale inadéquation du matériel blindé français au type de campagne menée en mai-juin 1940. Il est d'ailleurs symptomatique que dans vos « *fiches d'identité* » du matériel parues dans **GBM** 74 (pages 44 à 47) et 75 (pages 44 à 47), vous ne mentionnez ni l'armement, ni la vitesse, ni l'autonomie, ni la protection (même si l'on trouve quelques indications dans le texte). Or ce sont les facteurs décisifs en ce qui concerne l'évaluation des capacités du matériel blindé.

L'argument selon lequel les autres pays alliés étaient encore plus en retard que la France (**GBM** 74, page 5) est évidemment dérisoire à cet égard : le seul retard à considérer est celui par rapport à l'ennemi.

La règle « de dix ans » britannique (selon laquelle aucun conflit européen n'aura lieu dans les dix ans) a été révoquée en 1932. C'était déjà trois ans trop tard. De même, si la France a été le premier pays à entamer son réarmement, il était également trop tard : ce n'est pas en quelque mois que l'on peut rattraper des années de laxisme, et ce n'est pas en 1941 (**GBM** 74, page 41) que l'on avait besoin d'une « *armée magnifique* », mais en 1936.

Autre argument surprenant : le matériel français avait de la « gueule » (**GBM** 74, page 5). Qu'a à voir cet argument esthétisant avec la valeur au combat d'un matériel ? Cela permet peut-être de faire de jolis dioramas, mais ne répond pas à la question des causes de la défaite.

3 - **Les véritables causes de la défaite** ont été décrites de la manière la plus complète par le colonel (e.r.) Gérard Saint-Martin dans son incontournable ouvrage *L'Arme blindée française, Tome 1 : mai-juin 1940* :

– « *une pensée sous influence* », sclérosée, marquée du sceau du dogmatisme et du conservatisme, dominée par la personnalité du maréchal Pétain ;

– « *une doctrine décalée* » avec la prééminence de l'accompagnement de l'infanterie, s'opposant à la vision des « *clairvoyants* » favorables à l'« *action d'ensemble* » ;

– « *un enseignement supérieur aligné* » sur le véritable terrorisme intellectuel exercé par les partisans du maréchal Pétain ;

– « *un cheminement séparé* » pour la cavalerie et les chars d'infanterie, mais aussi pour les autres armes (comme les transmissions, tout à fait inadéquates pour le type de campagne menée, comme le montrent vos superbes articles sur un sujet peu couvert jusqu'à présent).

4 - **Les wargames sont intéressants**, mais n'effaceront pas le fait central : la campagne de mai-juin 1940 a été une défaite pour les armées occidentales, et aucune mesure prise après la mobilisation n'aurait pu l'empêcher. Alors pourquoi affirmer « *On finira bien par la gagner cette campagne de 40* » (leitmotiv répété : **GBM** 74, page 4 ; **GBM** 76, page 5), « *Et si l'armée française était parvenue à colmater la brèche à Sedan ?* » (**GBM** 74, page 40), etc. ?

5 - Bref, **inadéquation** du matériel et de la doctrine, et **incompétence** du haut commandement. Mais, alors que vous avez un commentaire désobligeant pour cet apôtre des blindés qu'était le général Flavigny[1], vous ne dites rien au sujet d'Huntziger, qui est le général dont les décisions ont le plus contribué au désastre de 1940. Évidemment, il s'agit d'un partisan du maréchal Pétain, qui loin d'être sanctionné pour son incompétence, devint ministre de la guerre de l'Etat français après avoir mené la délégation française aux pourparlers d'armistice de Rethondes.

Si vous voulez réécrire l'Histoire, c'est dans les années 1920 qu'il faut remonter. À cet égard, votre option d'étudier l'évolution de l'« armée des moteurs » depuis 1914 est tout à fait justifiée : cependant, pour être équilibré, ne restez pas au niveau technique, étudiez aussi l'évolution de la doctrine de 1919 à 1940.

... ET DU CAS DE LA BELGIQUE

LA CAMPAGNE vue du côté belge raconte la même histoire. Ce sont avant tout les décisions politiques prises pendant l'entre-deux-guerres qui ont été les causes de la capitulation de mai 1940 :

– la « *défense à la frontière* », hypothèse démagogue et irréaliste, vu les effectifs de l'armée belge : effectivement le saillant du canal Albert fut défendu uniquement pour des raisons politiques sans justification militaire. L'argumentation du général Gamelin est correcte à cet égard (**GBM** 75, page 6) ;

– le refus idéologique de doter l'armée belge de blindés. Certes, nous avions le meilleur chasseur de chars sous la forme du T13 (**GBM** 75, pages 8-9), mais comme pour l'armée française, avoir du beau matériel ne suffit pas ;

– une aviation militaire complètement dépassée.

Mais on pourrait aussi placer parmi les premières causes du désastre de 1940 deux décisions purement militaires :

– d'abord le repli en désordre vers la *position Dyle*, censée être la position principale de résistance, mais sans beaucoup de préparation ;

– ensuite l'abandon de la défense de l'Ardenne, ouvrant la porte aux Panzer Divisionen.

En effet, on oublie souvent que l'affirmation selon laquelle « *les Ardennes sont infranchissables* » n'est correcte que si l'on ajoute « *si elles sont défendues* ». C'est un principe militaire de base qu'un obstacle n'a de valeur que s'il est couvert par le feu. Et cette valeur a été démontrée par la compagnie de chasseurs ardennais déployée à Bodange et Strainchamps qui, non touchée par l'ordre de repli, a retardé d'une journée non pas une, mais deux Panzer-Divisionen ! Imaginons l'effet qu'aurait pu avoir l'ordre de résister sur leurs positions préparées, sur les cinquante-quatre compagnies de chasseurs ardennais, sans oublier les unités motos, appuyées par le régiment, entièrement motorisé, d'artillerie des chasseurs ardennais (le 20A, mais qui fut détaché à la division la plus en pointe sur le Canal Albert, la 7ᵉ DI, pour favoriser son repli), et les Fairey Battle du 3ᵉ régiment d'aéronautique, qui auraient pu matraquer les colonnes blindées allemandes bloquées sur des routes congestionnées, plutôt que de s'acharner en vain sur les ponts du canal Albert. On pourrait aussi réécrire l'Histoire du côté belge !

Ce repli des chasseurs ardennais pour les conserver en réserve générale est le principal reproche *a posteriori* que l'on pourrait adresser à l'armée belge en 1940, mais il est clair qu'aussi bien au niveau politique que militaire, il n'y avait aucun intérêt à défendre une province excentrée par rapport à la Belgique « utile » (et je le dis d'autant plus facilement que je suis ardennais et fier de l'être).

Deux reproches sont en tout cas injustifiés :

A - La politique de neutralité décidée en 1936, « *pour notre commun malheur* » (**GBM** 74, page 4, fin de la note 2) n'a été provoquée que par l'impuissance de la France et la volonté pacifiste de l'Angleterre face à la réoccupation de

---

NOTE

[1] Voir **GBM** 76, page 10, note 3. Or, la lecture du livre du colonel Saint-Martin indique que :

– la 3ᵉ DCr n'a pu obéir aux ordres, vu les « *difficultés de déplacement — distances à parcourir, unités en déroute, réfugiés, aviation ennemie, terrain difficile — et aux délais incompressibles* [...] *: déplacements, pleins, remise en état des engins, temps de récupération des équipages, reconnaissance sommaire de la ligne de débouché* » ;

– son fractionnement en petits éléments ne résulte pas d'une initiative du général Flavigny, mais d'un ordre du général Huntziger, commandant la 2ᵉ armée, qui selon la doctrine, voulait « *colmater* » avant de « *contre-attaquer* » ; mener les deux missions de front est antinomique.

la Rhénanie ; cette action allemande entraînait par ailleurs la caducité des accords de Locarno et donc de toutes obligations internationales entre la France et la Belgique.

La *Tribune libre* octroyée au lecteur qui soutient de manière grotesque : « *Le gouvernement belge soi-disant neutre, mais favorable aux nazis* » (**GBM** 75, page 39), ne prouve qu'une chose : l'ignorance abyssale de ce lecteur. En effet, le gouvernement belge était composé de personnalités qui se sont illustrées dans la lutte anti-fasciste, et lors des élections partielles provoquées par Degrelle, le leader du parti pro-nazi Rex, les partis démocratiques — gouvernementaux et d'opposition — se sont ralliés à une candidature unique du premier ministre pour le contrer. Le déploiement de l'armée belge en mai 1940 montre une présence tout à fait symbolique « *face au Sud* », alors que le gros était déployé « *face à l'Est* ».

Vous ne devriez pas accepter de telles opinions sans esprit critique. N'oubliez pas que la Belgique francophone est la prolongation naturelle du marché français, du moins en ce qui concerne l'édition, et que de nombreux lecteurs belges sont choqués par ces affirmations purement gratuites.

B - Le commentaire du général Gamelin sur le roi Léopold III, qui aurait dû suivre l'exemple de son père le roi Albert 1^er^ lors de la Première Guerre mondiale, est également fallacieux (**GBM** 75, page 10). En effet, le roi Albert a intégré la coalition en tant que commandant du groupe d'armées des Flandres, réunissant l'armée belge, la 6^e^ armée française, la 2^e^ armée britannique et un corps américain, et était directement subordonné au généralissime Foch. En 1940, tout ce qui était proposé au roi Léopold était une position deux niveaux en-dessous ! Subordonné à un commandant de groupe d'armées français, lui-même subordonné à un commandant de théâtre d'opérations français, relevant quant à lui du généralissime « interallié » bien que français, le roi Léopold III a dû ravaler pas mal d'orgueil pour accepter cette position. Ce qui explique son désir d'indépendance. Si les Français avaient eu l'intelligence de nommer Léopold III commandant du groupe d'armées, le Roi n'aurait jamais eu sans doute la tentation de capituler pour l'armée belge seule, vu ses responsabilités interalliées. Mais, là aussi, on ne peut réécrire l'Histoire.

Bref, malgré ces quelques critiques, félicitations pour votre initiative, continuez à défendre le *Manifeste français* (laissez une petite place aux Belges), donnez-nous encore des exemples des gars qui se sont battus sans résignation, montrez-nous le matériel français, que personne d'autre ne nous offre. Mais ayez aussi l'humilité de décrire les défauts de ce matériel, de la doctrine et du commandement français, les véritables causes du désastre de 1940.

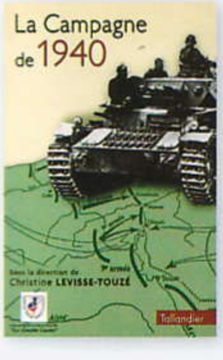
Longue vie à **GBM** !

Thierry Laroche, B-6840 Neufchâteau

Le roi Leopold III devant un char léger T 15 au printemps 1940. Et en haut, l'hommage français rendu à son père avec le B 1*bis* 417 *Albert 1^er^* du 46^e^ BCC, 4^e^ DCr.
(DR et char-français.net)

TANK MUSEUM NEWS
CAVALERIE II
Du Cheval au Moteur
Van Paard tot Motor

CAVALERIE,
DU CHEVAL AU MOTEUR
Ce numéro spécial du *Tank Museum News* de Bruxelles demeure la publication la plus complète à ce jour présentant les troupes motorisées belges de 1914 à 1940, leur organisation et leur matériel : blindés, motocyclettes, etc. Incontournable. *ASBL Tank Museum, Bruxelles 1997.*



LA CAMPAGNE DE 1940
sous la direction de Ch. Levisse-Toussé.
Recueil des actes du colloque qui a réuni, au musée de l'armée en novembre 2000, de nombreux spécialistes de la période. Un ouvrage très varié, évoquant de multiples facettes du sujet. *Tallandier, Paris 2001.*

RÉPONSE

DU SYNDROME DE QUARANTE

MERCI de ce très riche courrier, regorgeant d'éléments et d'arguments. Je réponds à votre point **1** par un salut chaleureux. Pour les points suivants, je me fais aussi concis que possible :

2 - Sur la qualité du matériel, « *reflet du génie national, fait de lumières mais aussi d'ombres* » (**GBM** 74 page 5), nous sommes au cœur du sujet et nous avons des années de publication devant nous. Proclamer « *nous avions pourtant une armée magnifique* » en couverture de **GBM** 74 est évidemment un défi, un raccourci du *Manifeste français*, nécessaire pour *exister* à côté des Panzer et Sherman.

Concernant les *fiches d'identité*, je leur ai donné ce titre, car, justement, elles ne sont *PAS* des fiches techniques.

L'argument selon lequel les autres pays alliés étaient en retard sur la France dans leur réarmement n'est pas dérisoire, mais crucial. Il est de notre devoir de le rappeler.

Quant à la « gueule » du matériel, tout à fait d'accord avec vous : ce n'est pas un argument historique. C'est une affaire de sentiment. Mais cela compte aussi.

3 - Peu de choses à ajouter, sinon que cet aspect fondamental de la question sera bien sûr abordé dans **GBM**.

4 - La phrase « *on finira bien par la gagner, cette campagne de 40* » est à prendre avec le recul qui convient. En termes d'édition, c'est une manière de dire : « *parions que l'intérêt historique et documentaire pour 1940 ira croissant au fil des années* ». Mais au-delà, il y a peut-être dans cette phrase une dimension supplémentaire, qui touche au *syndrome de Quarante* développé plus loin.

Quant à l'aspect uchronique (*Et si... ?*), s'il appartient au domaine du jeu de simulation, voire du roman, il n'en demeure pas moins un stimulant sujet de *sport intellectuel*, comme vous l'illustrez justement avec l'exemple ardennais.

5 - **GBM** aura l'occasion de mettre en relief le rôle central du général Flavigny dans la création de la DLM. Quant au général Huntziger, vous n'aurez pas manqué de noter l'allusion transparente du général Georges (**GBM** 76, page 11 en bas), « *par suite de la rupture qui s'est produite à Sedan, à l'armée voisine (Huntziger)* ».

Chaque phrase de chaque acteur, chaque ligne de chaque document, autorise la réflexion et conduit à l'analyse, au bout de laquelle la tentation de conclure est forte. À chacun de se fonder, à force de lectures, son opinion qui est elle-même susceptible d'évoluer avec le temps.

Sur le **cas de la Belgique**, j'abonde dans votre sens. Je n'ai fait nul reproche à votre pays de sa neutralité car j'en connais, comme vous, les raisons parfaitement fondées, et j'ajoute qu'il m'est apparu comme un devoir, autant qu'un plaisir, de vous ouvrir toutes grandes les colonnes.

De Gaulle et son « *Hourra pour la France !* »

J'en viens maintenant à l'aspect le plus déconcertant du fait qu'une revue telle que **GBM** puisse exister. J'ai expliqué la passion (pour le matériel et pour les combattants) qui animait l'équipe de rédaction, et qui, je m'en réjouis, est partagée par de nombreux lecteurs. Voilà une première explication *rationnelle*, si l'on peut dire en matière passionnelle.

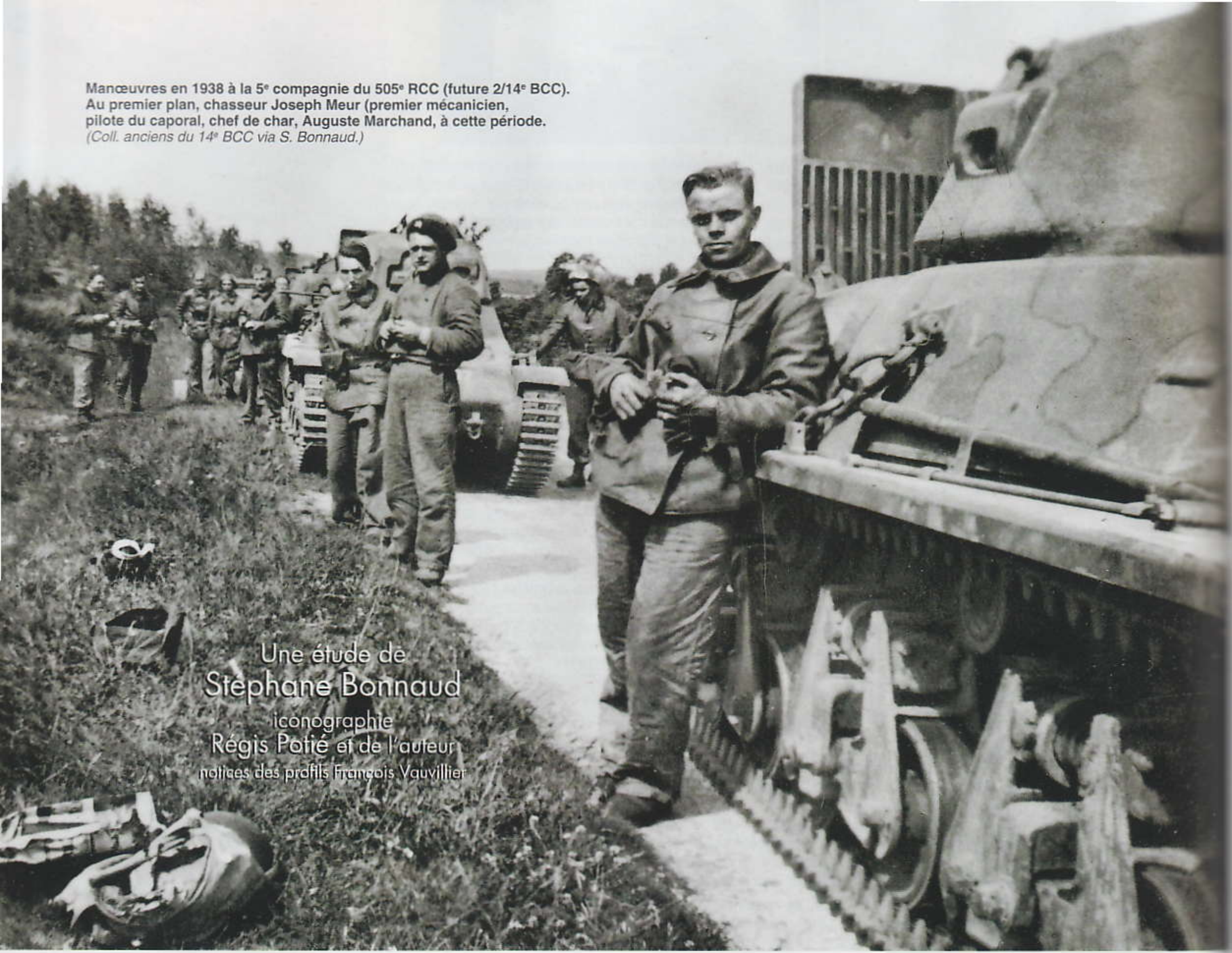
Mais il y a *autre chose*, qui a transparu depuis la sortie du numéro 74, un élément qui a agacé certains lecteurs (vous n'êtes pas le seul à l'avoir relevé) et a en transporté certains autres, à en croire les courriers au magazine où les échanges lus sur les forums en ligne : c'est précisément cette gageure, visant à « *gagner la campagne de 40* ».

Parcourant, dans ma bibliothèque, parmi d'autres ouvrages, l'excellent recueil *La campagne de 1940* pour y chercher des données complémentaires sur la bataille de la Somme en vue de peaufiner l'article central de ce numéro, je me suis arrêté sur le chapitre consacré, en fin d'ouvrage, par Robert Frank, à ce qu'il nomme le *syndrome de Quarante*. L'auteur entend par là le traumastime créé dans la conscience collective des Français par la défaite aussi soudaine et aussi écrasante d'une nation qui se ressent grande, et que les autres nations aussi voient (ou voyaient) grande. Avec ce que cela implique, d'abord de refoulement (« *"oubli" de l'humiliation de la défaite* »), puis d'actions ultérieures de modernisation « *pour créer une "compensation" à 1940* ». L'auteur a cette observation, surprenante et limpide à la fois, que le « *Hourra pour la France* » crié par le président de Gaulle le jour du premier tir atomique français en février 1960, « *a quelque chose de "libérateur" par rapport aux angoisses nationales accumulées depuis 1940* ». Mais plus loin, dans sa conclusion sur le phénomène collectif, R. Frank avance qu'« *aucun défoulement n'a eu lieu* »

Serait-ce cela qui explique aujourd'hui, consciemment ou non, un engouement certain pour les armées de 1940 ? Toute proportion gardée, toute ambition hiérarchisée, déplacer en 2007 une DLM sur une carte ou décorer la maquette d'un B 1*bis*, n'est-ce pas, peut-être aussi, un moyen de triompher du syndrome de Quarante ?

François Vauvillier

Manœuvres en 1938 à la 5e compagnie du 505e RCC (future 2/14e BCC). Au premier plan, chasseur Joseph Meur (premier mécanicien, pilote du caporal, chef de char, Auguste Marchand, à cette période. *(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud.)*



Une étude de
Stéphane Bonnaud
iconographie
Régis Potié et de l'auteur
notices des profils François Vauvillier

LE 14e BATAILLON DE CHARS DE

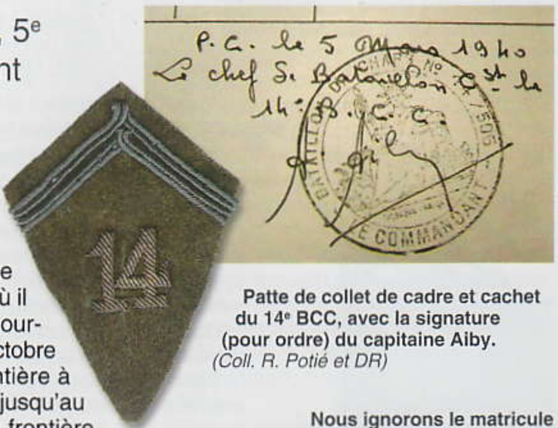
I - DE LA MOBILISATION À LA PERCÉE ALLEMANDE 28 AOÛ

Le 14e BCC, issu du 2e bataillon (4e, 5e et 6e compagnies) du 505e régiment de chars de combat (Vannes), est créé en août 1939, sous les ordres du commandant Debouté.

Insigne du 505e RCC
Écusson central comportant des hermines bretonnes (garnison à Vannes de 1929 à 1939). Première fabrication de l'insigne (mai 1935). Fabrication *Arthus Bertrand Paris Déposé* en toutes lettres au verso pour cette première version (source Bartlett).
(Coll. S. Bonnaud)

Le 14e BCC quitte Vannes le 9 septembre pour Maizery (12,7 km est de Metz, Moselle) jusqu'au 8 octobre. De là il gagne Raucourt (Meurthe-et-Moselle) le 9 octobre où il restera jusqu'au 14 octobre. Puis il cantonne à Buire-Courcelles (6 km est de Péronne, Somme) à compter du 15 octobre 1939 jusqu'au 13 novembre. Il se rapproche de la frontière à Sec-Bois le 14 novembre (5 km sud-est d'Hazebrouck) jusqu'au 10 décembre, suite à des mouvements de troupes à la frontière germano-belge. À compter du 11 décembre, on le retrouve dans le Pas-de-Calais à Fruges (EM) et Verchin (2e compagnie) jusqu'au 20 janvier. Le 21 janvier, il fait mouvement dans la Marne, dans la région de Possesse (2e compagnie à Bussy-le-Repos).

C'est là que le bataillon apprend qu'il n'est plus réserve de GQG mais partie intégrante de la 2e division cuirassée du général Bruché créée le 16 janvier 1940. Entre le 1er février et le 10 mai 1940, le bataillon participe aux manœuvres de division organisées au camp de la Haute-Moivre (20 km est de Châlons-sur-Marne). Le chef de bataillon Cornic prend le commandement du 14e BCC au mois d'avril 1940. Remplacé pour raison de santé, le commandant

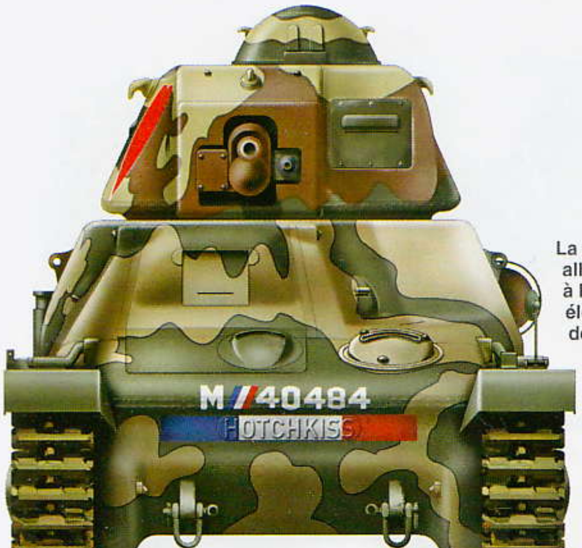


P.C. le 5 Mars 1940
Le chef de Bataillon Cdt le
14e B.C.C.

14
BATAILLON DE CHARS No /505
LE COMMANDANT

Patte de collet de cadre et cachet du 14e BCC, avec la signature (pour ordre) du capitaine Aiby.
(Coll. R. Potié et DR)

Nous ignorons le matricule de ce Hotchkiss H 39 surnommé « *le Bouvet* ». Son surnom fait référence au navigateur et au cuirassé coulé en mars 1915 aux Dardanelles, inspiration logique pour une unité au recrutement breton. L'appareil appartient à la 2e compagnie (as blanc) et l'as de trèfle correspond à la 4e section : on reconnaît, de gauche à droite, le sergent Aumon (section d'échelon) qui pointe la boue environnante, et les chasseurs Jean Capitaine, Feuillard et Alain Derrien. Ce dernier est le pilote du capitaine de la 2e compagnie.
(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud)



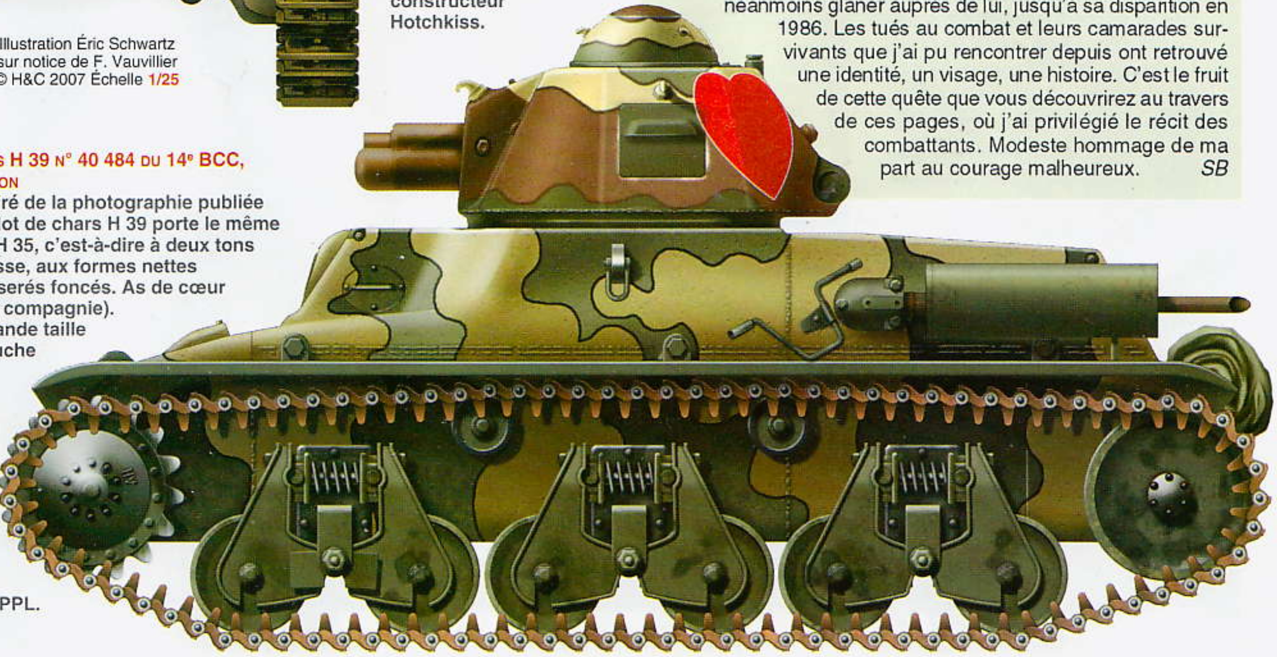
La bande tricolore allongée peinte à l'avant de l'appareil, élément caractéristique de quasiment tous les chars du 14e BCC, présente, spécialement à la 3e compagnie, une faible hauteur ne dépassant pas celle de la plaque constructeur Hotchkiss.

Illustration Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007 Échelle 1/25

Au lecteur

Ce qui me motive et m'anime depuis des années, la sauvegarde et la défense de la mémoire des anciens combattants des bataillons de chars, et plus largement de tous les combattants français de 1940, c'est à mon grand-père René Bonnaud que je le dois. Comme beaucoup d'anciens, il ne souhaitait pas ou très peu, évoquer cette campagne qu'il avait effectuée comme caporal chef de char au sein de la 2e section de la 2e compagnie du 14e BCC.

Afin d'essayer de comprendre le *pourquoi* de toutes mes questions restées sans réponse, je suis donc parti à la recherche de son histoire, étroitement mêlée à celles de ses camarades, avec les bribes d'informations et les quelques noms que j'avais pu néanmoins glaner auprès de lui, jusqu'à sa disparition en 1986. Les tués au combat et leurs camarades survivants que j'ai pu rencontrer depuis ont retrouvé une identité, un visage, une histoire. C'est le fruit de cette quête que vous découvrirez au travers de ces pages, où j'ai privilégié le récit des combattants. Modeste hommage de ma part au courage malheureux. *SB*



CHAR LÉGER HOTCHKISS H 39 N° 40 484 DU 14e BCC, 3e COMPAGNIE, 2e SECTION
Profil partiellement tiré de la photographie publiée page 12. Le premier lot de chars H 39 porte le même camouflage que les H 35, c'est-à-dire à deux tons seulement sur la caisse, aux formes nettes surlignées par des liserés foncés. As de cœur (2e section) rouge (3e compagnie). Cet as est de très grande taille (position au côté gauche présumée, aucune photographie disponible) et son filet très fin. La tourelle a d'abord été livrée avec des diascopes Chrétien, qui ont été remplacés en cours de service par des épiscopes plats PPL.

COMBAT HOTCHKISS H 39

1939 - 16 MAI 1940

INSIGNE DU 14e BCC
Insigne en bronze noirci et à salamandre argentée représentant le casque à bourrelet modèle 1935 sur un cercle portant en relief une hermine rappelant Vannes et l'inscription *14e BCC*. Fabrication Fraisse-Demay. Commande de 500 exemplaires le 23 avril 1940, terminés le 30 mai 1940. (source Bartlett).
(Coll. S. Bonnaud)

Debouté rejoint le dépôt mais, très affecté par cette décision prise contre sa volonté, il le fait savoir, ce qui lui coûte son cinquième galon. Il quitte alors l'armée et, se retirant sur ses terres, décède quelques années plus tard, en octobre 1944.

Les opérations de guerre

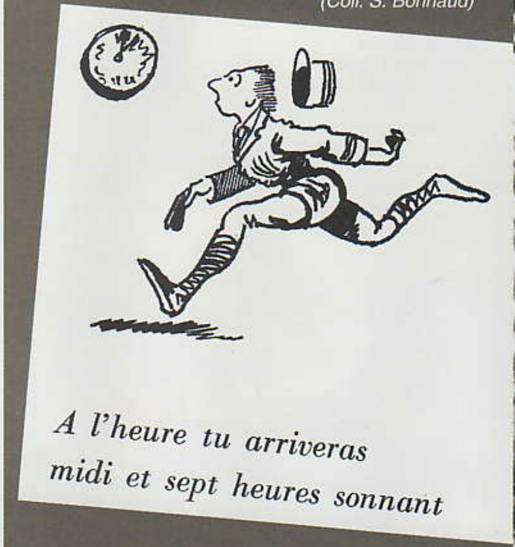
Le 10 mai, le bataillon est mis en état d'alerte mais l'ordre de mouvement n'arrive que le 13. « *Les chars sont encore armés de canon de 37 modèle 1916 à l'exception des chars des chefs de section armés du 37 modèle 1938, canons dont les freins sont parés le 13 mai, sans avoir été essayés ni réglés* » (lieutenant Joseph Robin, 4e section de la 2e Cie). Voici, extrait de l'historique de la 2e DCr, ces lignes qui traduisent de façon explicite la situation déjà plus qu'inconfortable de la division et ses conséquences pour le 14e bataillon, à cette date :

« *La 2e DCr* [dont le 14e BCC fait partie depuis le 21 janvier 1940, au sein de la 4e demi-brigade] *est initialement destinée à la 1re armée. La première étape des colonnes routières les conduit au sud de Guise. Les éléments transportés par voie ferrée sont acheminés par la banlieue de Paris, Creil et Busigny et doivent débarquer puis se rassembler dans la région de Charleroi où les éléments sur roues, en une deuxième étape, doivent les rejoindre. Or, le 13 mai, l'ennemi a en trois points : à Sedan, à Monthermé et à Houx (au sud de Namur), forcé la Meuse sur laquelle vient à peine de s'installer les divisions de notre 9e armée.* [...] *La 2e DCr va donc devoir être déroutée et rassemblée dans la région boisée de Signy-l'Abbaye, au nord de Rethel, à la disposition de cette 9e armée.*

À l'heure où cette décision est arrêtée, le 14 mai au matin, et compte tenu du retard prévu[1] *pour les transports par voie ferrée des éléments combattants de la 2e DCR, deux solutions peuvent être encore envisagées : modifier complètement les ordres de mouvement, ou bien les laisser s'exécuter, quitte à modifier les destinations en cours de transport ou de mouvement. C'est cette dernière solution que retient le commandement. Elle est la plus simple et, partant, la meilleure. Malheureusement, les mesures prescrites pour son exécution sont désastreuses. Au début de l'après-midi du 14, conformément aux instructions données directement par le 4e bureau du GQG, la colonne sur route* [comprenant la CE du 14e BCC, capitaine

Le chef de bataillon Cornic, commandant le 14e BCC, photographié en avril 1940. *(Coll. R. Potié)*

Ci-dessous, une page du *Règlement des Popotes*, illustré par Marcel Cornic. *(Coll. S. Bonnaud)*



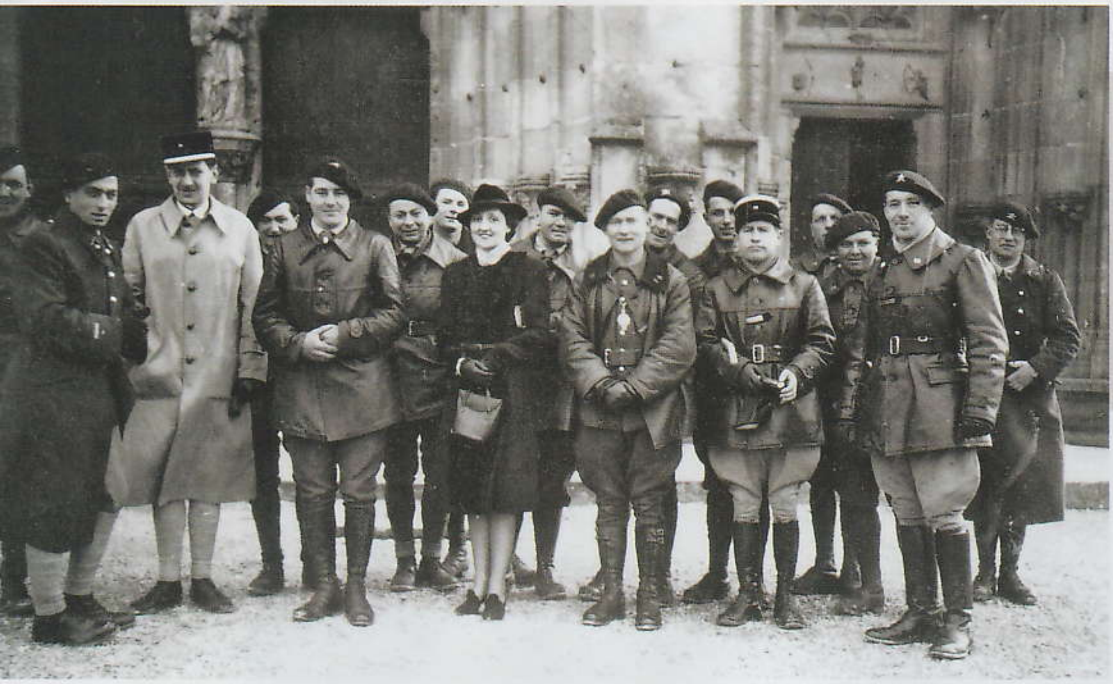
A l'heure tu arriveras
midi et sept heures sonnant

LE COMMANDANT CORNIC
UNE FIGURE DES CHARS

Marcel Cornic est breton. D'un tempérament volontaire, il rejoint l'AS en 1917, venant de l'infanterie. Il sert comme lieutenant à l'AS 305 (capitaine Delacommune) sur Renault FT avec pour mécanicien pilote, Paul Marle. Légèrement blessé en 1918, il sert en Pologne en 1919 pour encadrer le 1er régiment de char polonais avec d'autres grands noms, à titres divers, des chars d'assaut (Perré, Bescond, Poniatowski, Perrette). Démobilisé en 1920, il fonde avec Dela-

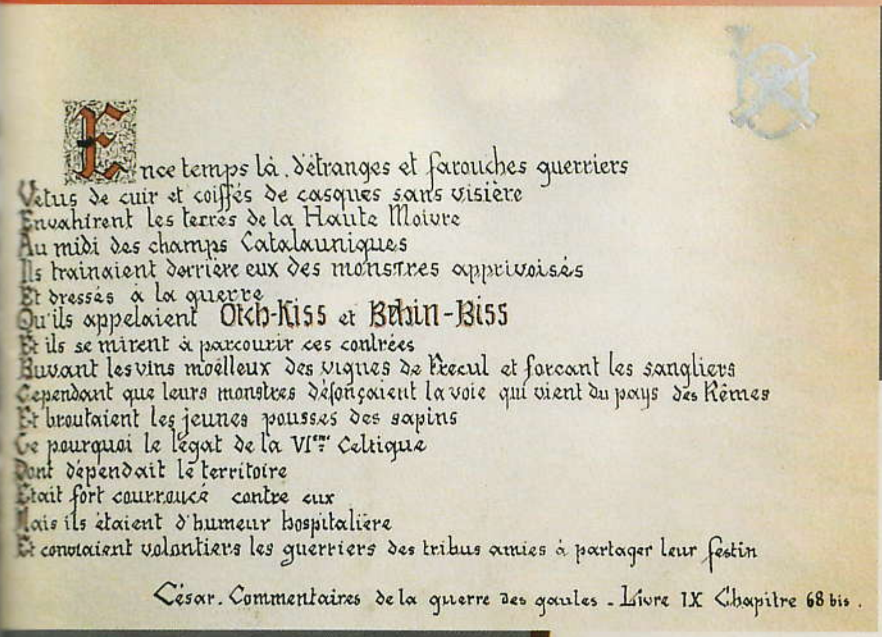
NOTE

[1] Les rames étant en nombre insuffisant pour embarquer les unités des deux DCr en même temps, ce qui avait pourtant déjà été identifié et signalé par la SNCF au commandement. Il faut donc attendre le retour de celles ayant enlevé précédemment les unités de la 1re DCr vers la Belgique.



Quelques chasseurs et cadres, principalement de la 2e section de la 2e compagnie du 14e BCC, prise à l'occasion du baptême du chasseur Emile Jentzen, à Châlons-sur-Marne, le 24 mars 1940 devant la basilique Notre-Dame-de-l'Épine. De gauche à droite : lieutenant Mellerio (commandant la 2e section), sergent Pierre Putois (portant un imperméable et des molletières d'officier), X, chasseur Jentzen, chasseur Mathieu Quéméré (1er mécanicien de A. Marchand), chasseur Jean Morel (2e mécanicien idem), madame Du Crest de Villeneuve, sergent Yves Aumon, abbé sergent vaguemestre, caporal Auguste Marchand (2e section), chasseur Joseph Desbois (2e section), capitaine Jacques Du Crest de Villeneuve (commandant la 2e compagnie), chasseur Lemarié (3e mécanicien de A. Marchand), chasseur Bricaud, lieutenant Max Girard (SE, 2e Cie), chasseur Jacques Coupet, séminariste qui instruisit Jentzen. *(Coll. des anciens)*

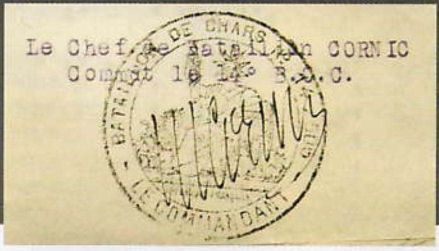
Le chasseur Alain Derrien, mécanicien pilote du capitaine, sur le H 39 M 40 466 de la 4e section de la 2e compagnie du 14e BCC, tourelle ornée d'un magnifique as de trèfle blanc. *(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud)*



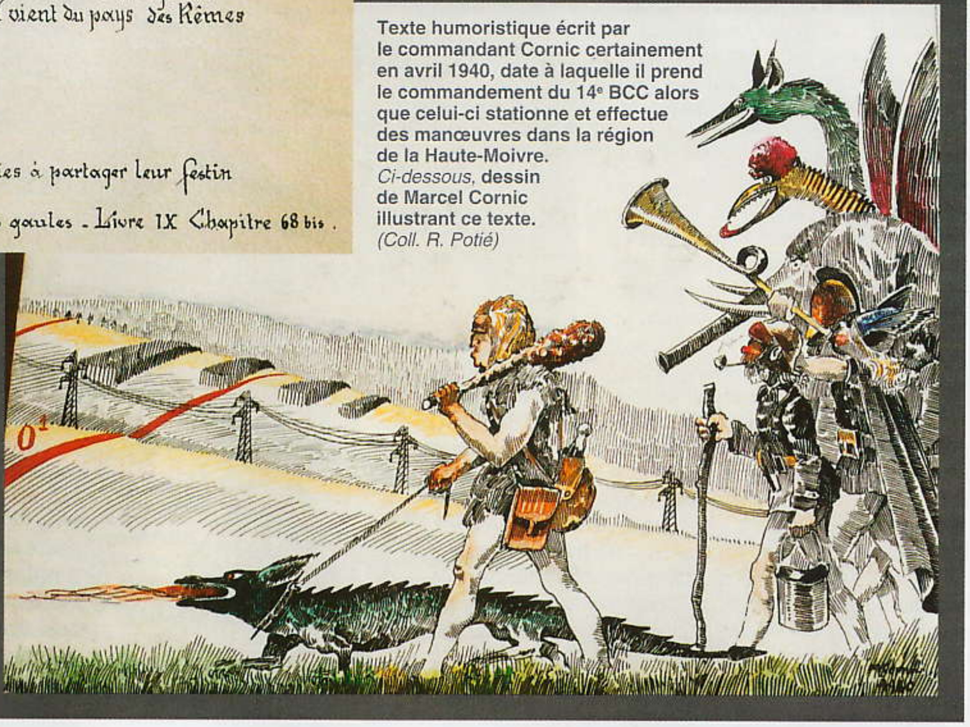
En ce temps là, d'étranges et farouches guerriers
Vetus de cuir et coiffés de casques sans visière
Envahirent les terres de la Haute Moivre
Au midi des champs Catalauniques
Ils trainaient derrière eux des monstres apprivoisés
Et dressés à la guerre
Qu'ils appelaient Otch-Kiss et Behin-Biss
Et ils se mirent à parcourir ces contrées
Buvant les vins moëlleux des vignes de Recul et forcant les sangliers
Cependant que leurs monstres défonçaient la voie qui vient du pays des Rèmes
Et broutaient les jeunes pousses des sapins
Ce pourquoi le légat de la VIème Celtique
Dont dépendait le territoire
Etait fort courroucé contre eux
Mais ils étaient d'humeur hospitalière
Et conviaient volontiers les guerriers des tribus amies à partager leur festin

César. Commentaires de la guerre des gaules - Livre IX Chapitre 68 bis.

commune (futur commandant du 43e BCC), l'OACCA (officiers anciens combattants des chars d'assaut) où il s'emploie à maintenir et développer l'esprit « chars ». Il fait édifier à l'orée de Champlieu, berceau des chars, la borne souvenir où les anciens et leurs familles viennent en pélerinage. La déclaration de guerre le trouve instructeur à l'école des chars de Versailles, où il ronge son frein, manquant de peu, du fait de l'intervention du « *père Chaubès* » (sic) commandant l'école et qui ne veut pas le laisser partir, de prendre le commandement du 5e BCC en octobre 1939. Ce ne sera que partie remise. Il en profite pour donner libre cours à sa verve et à son talent de caricaturiste qui s'exprime ainsi dans le *Règlement des popotes* que nous illustrons ici. Fin mars 1940, il apprend enfin avec bonheur sa nomination à la tête du 14e BCC, un bataillon composé majoritairement de Bretons et de Vendéens, dont il prend le commandement au mois d'avril. Le 16 mai, il est tué au cours d'une reconnaissance près de Lislet, sans avoir pu mener au combat son unité, comme il l'aurait tant souhaité. ■

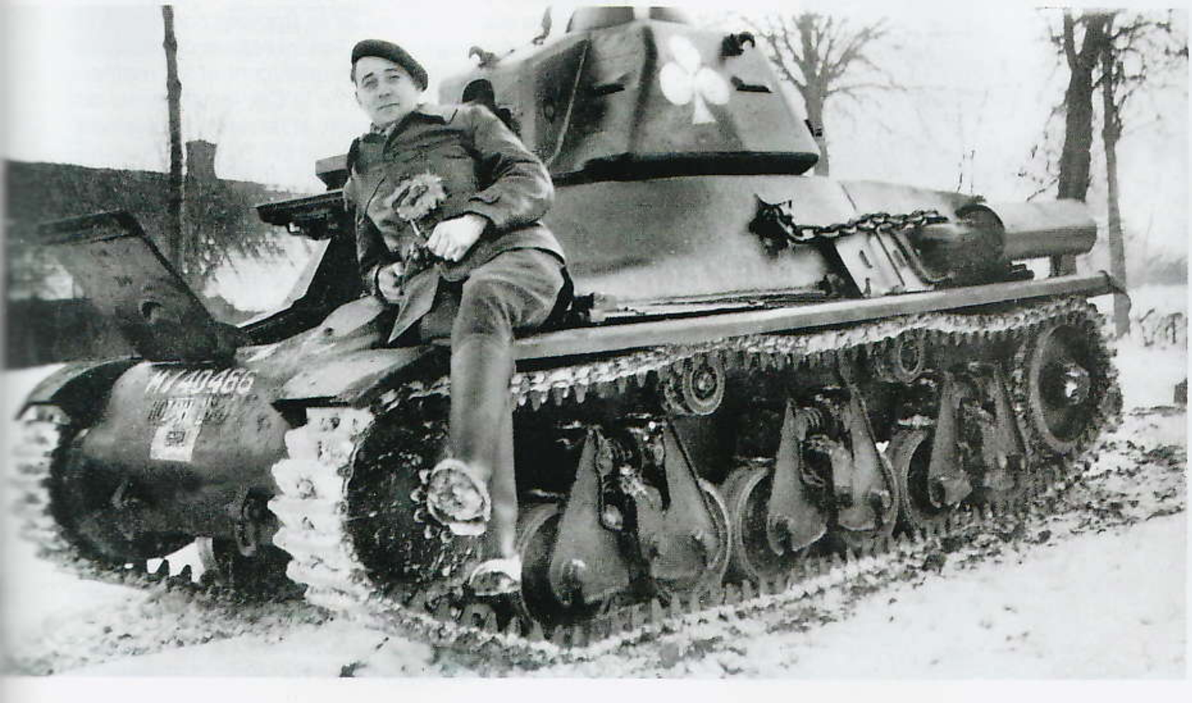


Le Chef de Bataillon CORNIC
Commt le 14e B.C.C.



Texte humoristique écrit par le commandant Cornic certainement en avril 1940, date à laquelle il prend le commandement du 14e BCC alors que celui-ci stationne et effectue des manœuvres dans la région de la Haute-Moivre.
Ci-dessous, **dessin de Marcel Cornic illustrant ce texte.**
(Coll. R. Potié)

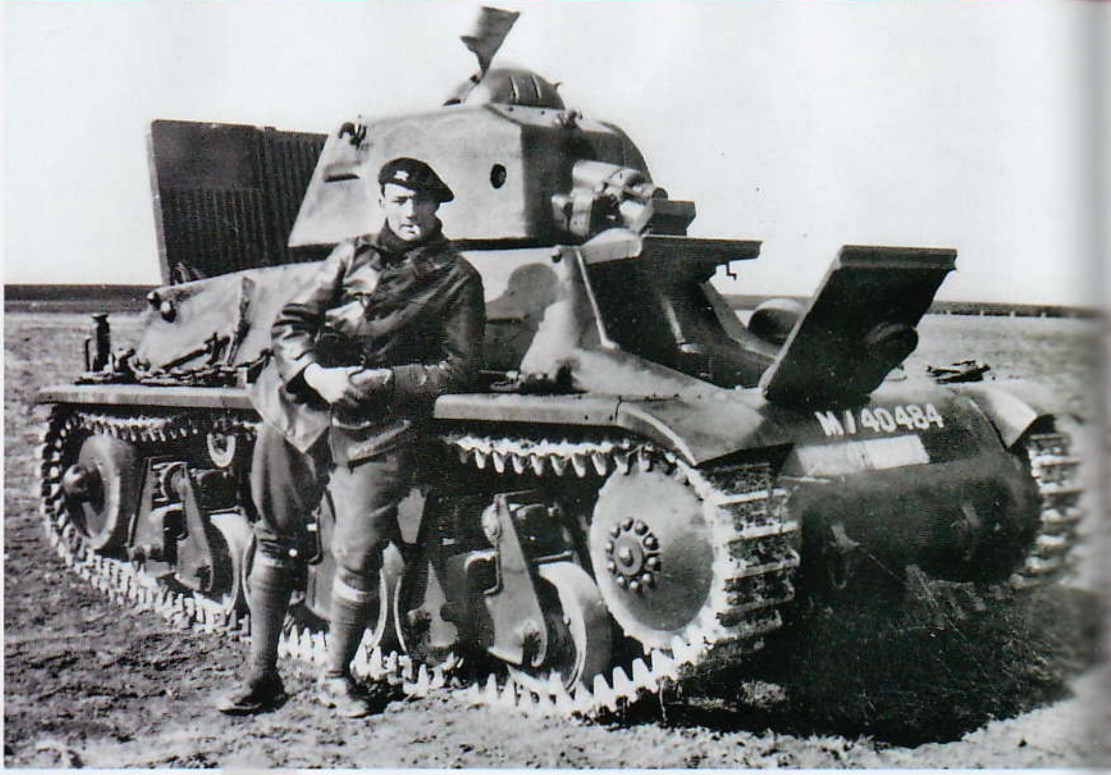
Seguin], *qui stationne depuis le matin dans la région sud de Guise (PC à Landifay), reçoit l'ordre de faire mouvement sans délai pour gagner la région boisée de Signy-l'Abbaye. Au même moment les premières rames de la division qui arrivent à Busigny sont détournées en direction de Wassigny, La Capelle, Hirson pour y être débarquées. Ainsi les éléments non combattants de la 2e DCr sont poussés sur la direction dangereuse (Marle-Montcornet-Liard) en avant de l'échelon de combat cependant que celui-ci, après débarquement, va, rame par rame, exécuter perpendiculairement à la direction de l'exploitation ennemie un mouvement de rocade de quelques 40 km, qui va durer presque deux jours, car les débarquements, en mettant les choses au mieux, s'échelonnent sur plus de 40 heures. La 2e DCr est d'entrée de jeu, vouée à l'impuissance, ses possibilités de durée étaient considérablement réduites parce que ses éléments de subsistance et de réparation sont*



Le caporal Auguste Marchand, 2e section (Mellerio) de la 2/14e BCC à Verchin (Pas-de-Calais), le 25 décembre 1939.
(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud)

poussés en avant d'elle. Elle est condamnée à engager ses unités de combat au fur et à mesure de leur arrivée, parce qu'aucune concentration ne peut plus intervenir. Cependant les éléments sur roues rassemblés au sud de Guise, sont dans une position qui eût convenu parfaitement à la nouvelle zone de débarquement. [...] Les éléments combattants vont se trouver séparés de leurs arrières par un fossé de près de 70 kilomètres, dans lequel s'engouffreront les Panzerdivisionen ennemies. Ce n'est que le 22 mai, après neuf jours de séparation, qu'ils parviendront dans la région de Compiègne à retrouver leurs échelons.

Le 14 mai à midi, il n'y a plus de 2e division cuirassée, mais des éléments épars, que les initiatives de leurs chefs s'efforcent de rassembler cependant que les commandants d'armée ou de grandes unités vont, en se les disputant, aggraver encore leur dispersion ».



Le chasseur Gabriel Jouaud devant le Hotchkiss H 39 **M 40 484** de la 2e section de la 3/14e BCC, as de cœur rouge sur la tourelle.
(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud)

En train dans la percée

Dans ces conditions, la 3e compagnie du 14e BCC du capitaine Aiby, qui doit embarquer le 13 mai à 23 heures, embarque finalement à Sommeilles-Nettancourt le mardi 14 mai à 11 heures.

Le débarquement se fait à la gare de Boué (Aisne), le mercredi 15 mai à 19 heures, soit avec 22 heures de retard. Le commandant Cornic, commandant le bataillon, les lieutenants de Roquetaillade (officier de détails, mais avec une longue expérience en tant qu'officier de renseignements), Caignon (adjoint technique à l'état major du bataillon), Lormeteau (officier mécanicien de la CE, compagnie d'échelon) ainsi que le capitaine Faure (chef d'état major du 14e BCC) font partie de ce premier train avec un élément de la CE.

La 2e compagnie du capitaine Du Crest de Villeneuve, qui doit embarquer le mardi 14 mai à 5 heures du matin, le fait à 17 heures ce même jour et débarque à la gare de Boué vers 1 heure du matin dans la nuit du 15 au 16, avec 27 heures de retard...

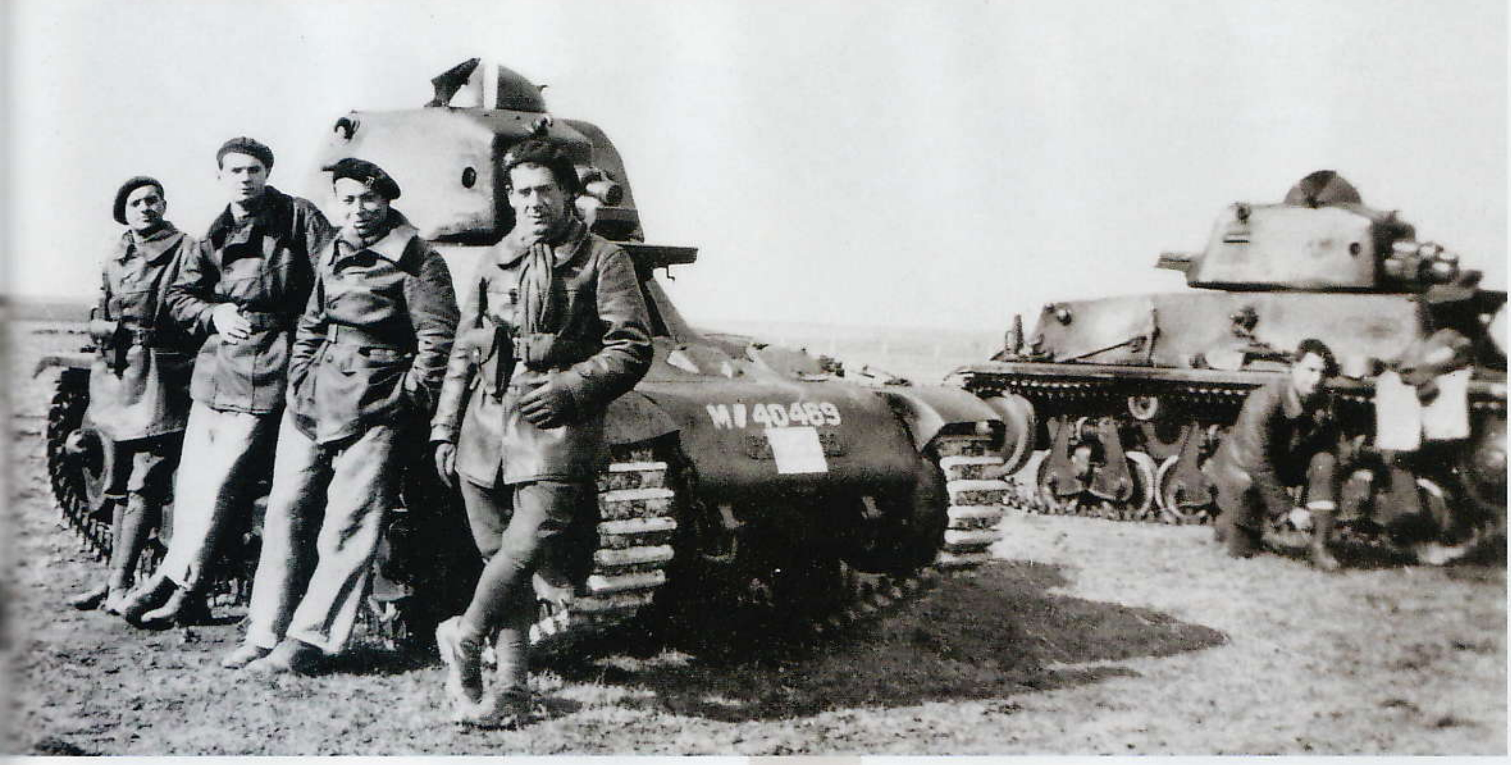
Eléments de la section échelon de la 2/14e BCC. Le motocycliste de liaison en bas à droite, agenouillé, est le chasseur Derriennic. Au-dessus de lui, à droite, le chasseur Prouteau.
(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud.)

« *14 mai : départ de la colonne d'engins chenillés à 2 heures du matin en direction de la gare de Sommeilles-Nettancourt sous les ordres du lieutenant Robin. Les camions suivent à courte distance. En arrivant aux abords de la gare, la colonne chars rejoint la colonne de la 3e Cie qui doit embarquer la première. Les rames des wagons destinées à la 2e Cie ne sont pas encore arrivées à la gare. La colonne chars-camions de la 2e Cie est dispersée et camouflée sous bois pour la soustraire aux vues des avions allemands qui, depuis le petit jour, sillonnent le ciel malgré les tirs de la DCA. Embarquement sans difficultés au début de l'après-midi. Survol de la gare par deux avions allemands, dont l'un lâche ses bombes qui tombent à proximité de la voie. La 2e Cie quitte la gare de Sommeilles-Nettancourt vers 17 heures, le 14 mai 1940. Trois mitrailleuses de chars sont montées en DCA (lieutenant Robin).*

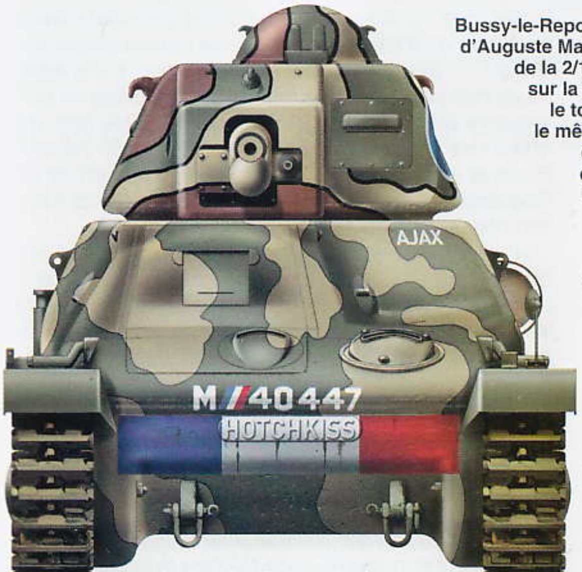
Le capitaine Du Crest et ses quatre lieutenants voyagent dans un vieux petit wagon de voyageurs. 30 hommes sur 126 de la Cie se trouvent donc dans ce train : les équipages des 13 chars et leurs officiers, une chenillette Lorraine de ravitaillement et les motocyclistes de la Cie. Le reste de la Cie, les éléments sur roue, sont partis par la route, et ne rejoindront jamais. La circulation des trains qui se fait " à vue " est extrêmement lente. Toutes les gares, en effet, ont été bombardées et particulièrement celle de Sainte-Ménehould, gros nœud ferroviaire où nous sommes encore le 15 mai à 5 heures du matin. Voyage en chemin de fer par l'itinéraire suivant : Sainte-Ménehould, Châlons, Épernay, banlieue de Paris, Chantilly, Compiègne, premier point de destination. Toutes les gares situées entre Sainte-Ménehould et Châlons ont été plus ou moins bombardées, particulièrement celle de Suippes.

Nous apprenons à Compiègne, où a lieu un assez long arrêt, que notre deuxième point de destination est Jeumont, sur la frontière belge. Il semble bien que nous montons en Belgique.

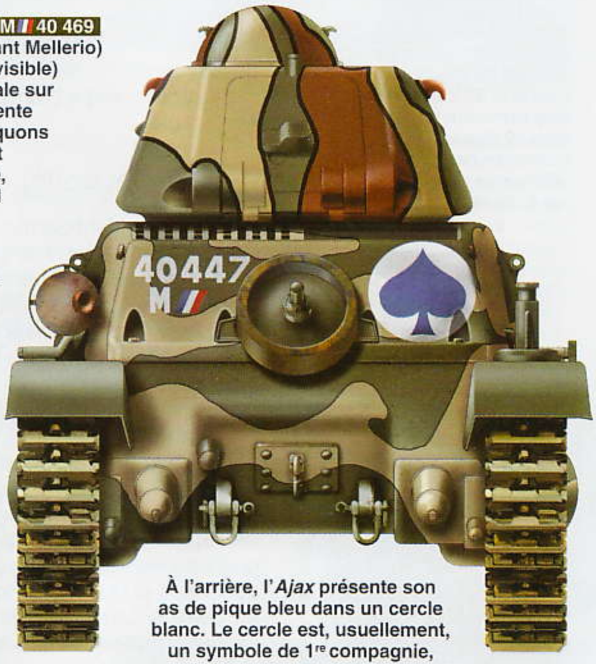
Le voyage reprend par Tergnier, très éprouvée par les bombardements. À Saint-Quentin, notre train est arrêté et ce que nous apprenons là nous consterne. Une colonne allemande a franchi la ligne de défense dans la région de Sedan et s'avance rapidement vers l'ouest. Notre ordre de mouvement est donc modifié pour obliquer vers Sedan. La RZ[2] *indique au bataillon*



Bussy-le-Repos, le 17 mars 1940, le char H 39 **M 40 469** d'Auguste Marchand, de la 2ᵉ section (lieutenant Mellerio) de la 2/14ᵉ BCC, as de cœur blanc (peu visible) sur la tourelle, bande blanche diamétrale sur le tourelleau. Le char de droite présente le même as, aussi peu visible. Remarquons également les fanions dépassant de la tourelle. De gauche à droite, les trois mécaniciens dont Morel au milieu, 2ᵉ mécanicien, et Mathieu Quéméré, 1ᵉʳ mécanicien, à droite de son chef de char le caporal Auguste Marchand à l'extrême droite. En arrière-plan, Joseph Desbois, également de la 2ᵉ section. *(Coll. anciens du 14ᵉ BCC via S. Bonnaud)*



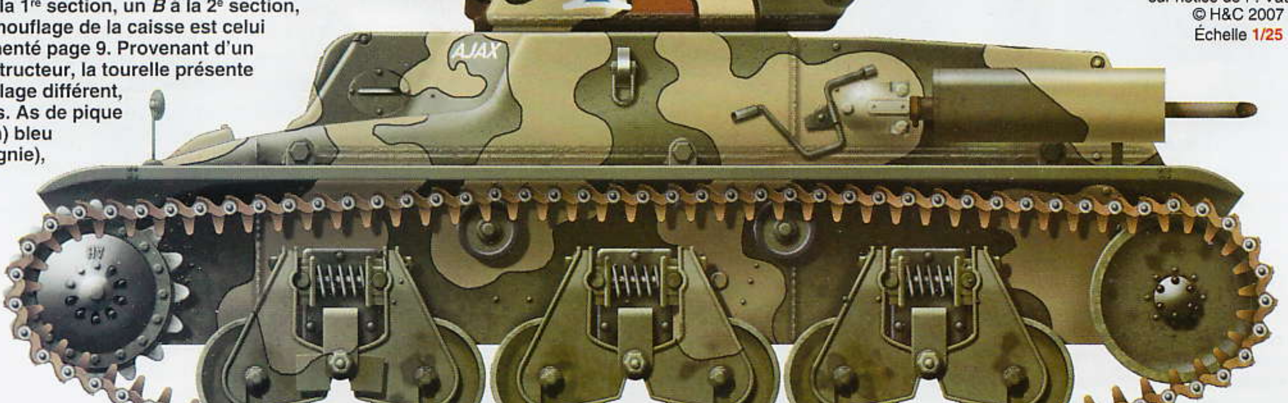
La bande tricolore de devant est ici d'un dessin plus haut et plus large, traversant le char presque de part en part.



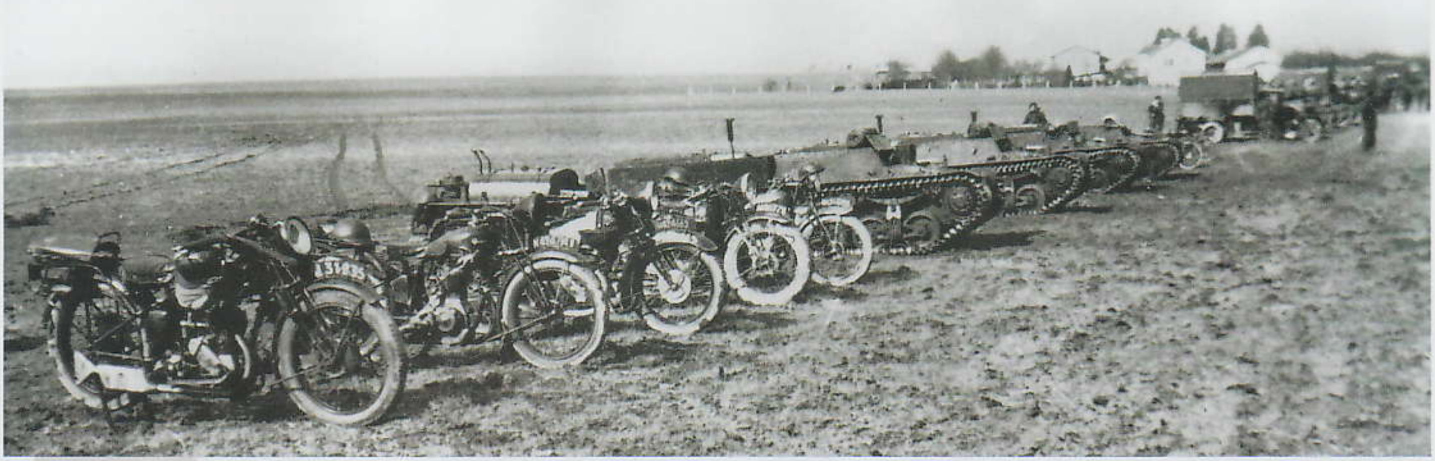
À l'arrière, l'*Ajax* présente son as de pique bleu dans un cercle blanc. Le cercle est, usuellement, un symbole de 1ʳᵉ compagnie, ce qui ici correspond parfaitement. Les photos de cet appareil seront présentées dans notre prochain numéro.

CHAR LÉGER HOTCHKISS H 39 N° 40 447 DU 14ᵉ BCC, 1ʳᵉ COMPAGNIE, 1ʳᵉ SECTION

Dans cette compagnie, le port de noms de baptême — ici *Ajax* — est caractéristique, avec pour particularité que la première lettre est un *A* à la 1ʳᵉ section, un *B* à la 2ᵉ section, etc. Le camouflage de la caisse est celui déjà commenté page 9. Provenant d'un autre constructeur, la tourelle présente un camouflage différent, à trois tons. As de pique (1ʳᵉ section) bleu (1ʳᵉ compagnie), à filet très large.



Illustrations Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/25



Quelques-uns des véhicules de service de la 2e compagnie à Bussy-le-Repos, 17 mars 1940. Les motos du premier plan sont, de gauche à droite, une Terrot HSTA 350 cm^3 réglementaire 31 235, avec tan-sad, et quatre motos de même cylindrée issues de la réquisition (immatriculations dans la série N 424 000, identifiant la 11e région militaire, Nantes), dont trois Peugeot. On distingue au second plan quatre TRC Lorraine 37 L et, au fond, une camionnette Citroën type 23 des commandes de guerre en camouflage usine.
(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud)

qu'il doit débarquer dans un village appelé Boué et que la zone de stationnement sera la région de Signy-l'Abbaye. L'arrêt à Saint-Quentin se fait en pleine alerte. Tout le monde doit descendre du train pour chercher refuge dans le tunnel, sous les voies » (lieutenant Henry, 3e section, 2e compagnie).

Pour la 1re compagnie du lieutenant Travers, le départ initialement prévu le 14 à 11 heures, ne s'effectue finalement qu'à 21 heures. Le débarquement prévu également à la gare de Boué ne peut avoir lieu devant l'avance ennemie, cette compagnie débarque finalement à Saint-Quentin le 16 mai à 12 heures avec près de 30 heures de retard, en essuyant des bombardements également à Sainte-Ménehould et Saint-Hilaire-au-Temple.

Le 14e, décapité, est déjà "hors-jeu"

Le commandant Cornic, dès son arrivée à Boué avec le premier train, décide de gagner Signy-l'Abbaye, conformément aux ordres transmis par le commissaire de gare, et plus spécialement de trouver à Montmeillant le PC de la 4e demi-brigade de chars. Il laisse le soin au capitaine Faure avec l'aide du lieutenant Caignon d'assurer le débarquement du bataillon et la mise en route des compagnies vers la zone de stationnement.

Il part vers 19 h 30 dès que sa Laffly tout terrain est déchargée, accompagné des lieutenants de Roquetaillade et Lormeteau, ainsi que de son chauffeur Peron, et un d'agent de liaison, Maratier : « *La longueur de l'étape (une soixantaine de kilomètres) ne laisse guère espérer atteindre le but avant la nuit. Les attaques aériennes et l'extrême encombrement de la route sont en outre la cause de retard. Les troupes qui refluent signalent toutes l'ennemi comme avançant rapidement de divers côtés. Cependant Montmeillant est atteint dans la nuit. Il ne s'y trouve aucun élément de la division. Par contre des renseignements très précis permettent d'acquérir la certitude que l'ennemi y sera dans quelques heures. Dans ces conditions, le chef de bataillon décide de rejoindre son unité dont le débarquement doit se terminer et, devant la situation nouvelle ainsi précisée par la reconnaissance qu'il vient d'effectuer, de provoquer de nouveaux ordres.*

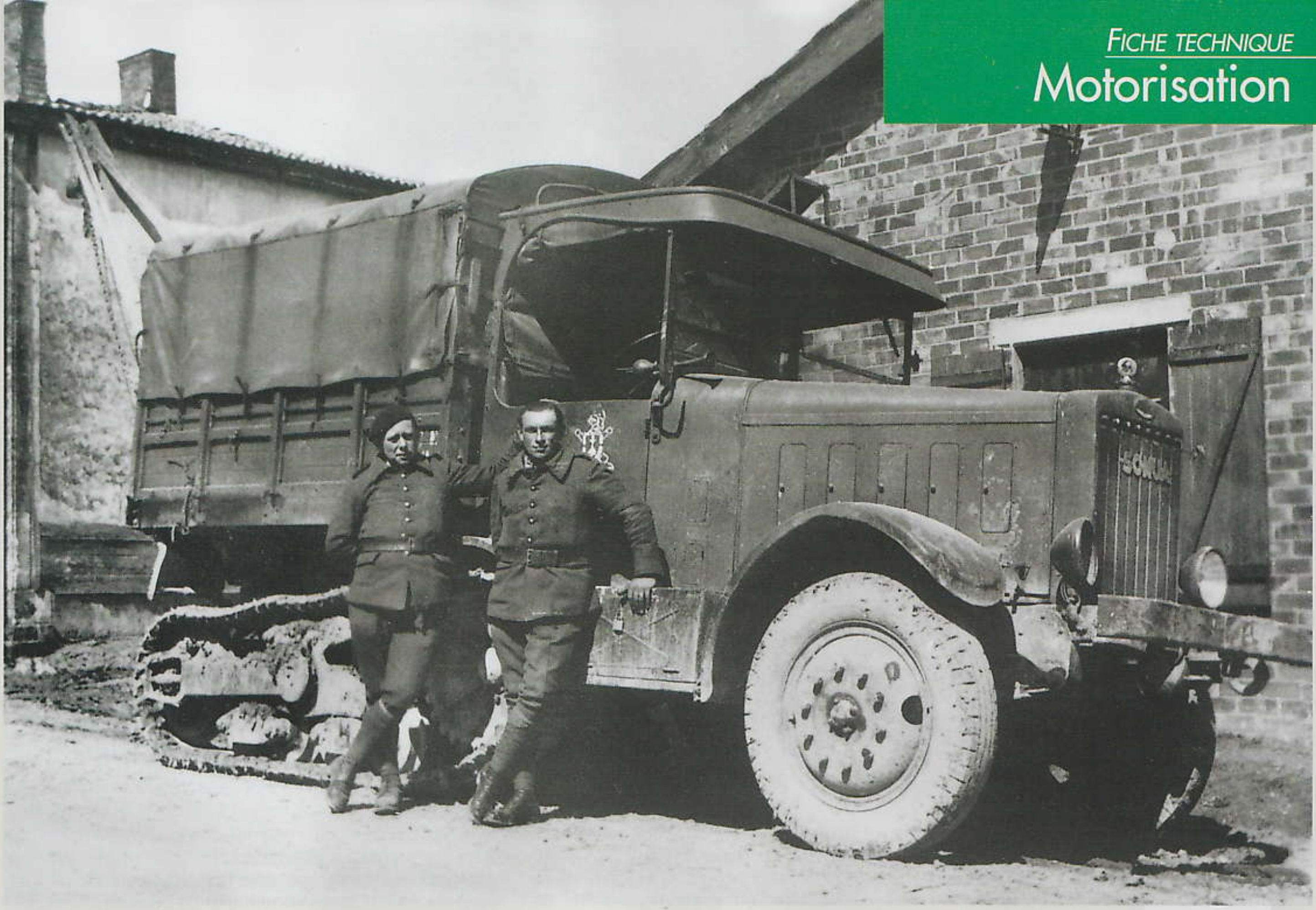
Avant même le lever du jour, il faut donc prendre le chemin du retour. La grande route de Rethel est à peine atteinte que la voiture essuie des coups de feu tirés d'une ferme déjà occupée par les engins blindés ennemis. Quelques centaines de mètres plus loin une section de chars allemands stationne en colonne. Il est donc décidé de risquer le tout pour le tout et de tenter le passage en accélérant l'allure au maximum. Surpris, l'ennemi n'a aucune réaction. Néanmoins, afin de dépister une poursuite éventuelle et d'éviter la grande route qui paraît constituer un axe de progression important de l'adversaire, la première route à gauche est enfilée. Pendant quelques kilomètres, tout va bien. Mais brusquement un tir de mitrailleuse balaye la route, interdisant le passage et oblige à arrêter la voiture au pied d'un bouquet d'arbres. Devant l'impossibilité et de continuer plus avant et de faire demi-tour, le chef de bataillon ordonne l'abandon de la voiture. Il recommande au lieutenant de Roquetaillade de ne pas oublier la sacoche qui contient les fonds du bataillon et les cartes de la région. Au lieutenant Lormeteau et aux deux chasseurs, il donne ordre d'emporter les mousquetons dont ils sont armés. Il est possible à la petite troupe de gagner une ligne de crête derrière laquelle elle est à l'abri. Dans le fond, un petit bois pour lui offrir un asile sûr. Elle s'y dirige sans méfiance, pensant n'avoir eu à faire qu'à l'action de quelques parachutistes isolés, qu'elle pourrait ensuite réduire, lorsqu'à une dizaine de mètres du but, une rafale de mitrailleuse en provenance du bois, l'oblige à se coucher. Dès lors, les rafales se succèdent, nombreuses, puis se taisent. Seuls le chef de bataillon Cornic, et le lieutenant de Roquetaillade ne paraissent pas avoir été atteints mais, immobiles, font les morts.

Au bout de quelques heures et après un nouveau tir, deux soldats allemands armés sortent du bois et s'approchent des corps. Ils commencent à les dépouiller de leurs armes, puis veulent s'emparer de la sacoche que le lieutenant de Roquetaillade tient précieusement, la tête allongée dessus. Celui-ci ne voulant pas laisser l'ennemi s'en saisir, se redresse d'un bond et cherche à saisir son pistolet automatique. Surpris, l'Allemand se rejette en arrière, mais son camarade a le temps d'épauler son fusil et de tirer. Deux balles atteignent le lieutenant à chacune des deux hanches. Aucun des Français ne bouge. Le premier Allemand se ressaisit, épaule à son tour. Une nouvelle balle déchire la veste de cuir. D'autres sifflent. En rampant, le blessé peut faire quelques mètres et atteindre un très léger renfoncement de terrain derrière lequel il est à l'abri. Les Allemands ne le suivent pas, l'estimant sans doute suffisamment atteint et se contentent de tirer dans sa direction quelques nouvelles rafales de mitrailleuse, d'ailleurs assez bien ajustées. Sans vivre, sans eau, sans pansement, le lieutenant de Roquetaillade ne peut guère espérer gagner un poste de secours français. Gravement touché et ne pouvant se déplacer que sur les coudes, il décide d'attendre la contre-offensive française qui, pense-t-il, ne peut tarder à se produire et victorieusement. Il tient durant trois jours. [...] La nuit du 18 au 19 est pour le lieutenant particulièrement pénible. Sans aucun soin, n'ayant eu depuis trois jours ni aliment, ni boisson, il est pris de délire. La journée du 19 ne s'annonce guère meilleure et, vers la fin de la matinée, en entendant à proximité de nombreux mouvements de troupe, le blessé croît avoir à faire à des Français et appelle. La réponse est immédiate. Quelques nouveaux coups de feu dans sa direction. Cependant une patrouille allemande s'approche. Comprenant son erreur, le lieutenant De Roquetaillade, une fois de plus fait le mort. Il se laisse dépouiller de son arme et de son ceinturon. Mais les Allemands s'aperçoivent de la supercherie. Étendant le blessé, il lui glisse entre les lèvres une fiole d'alcool. Inutile de jouer la comédie plus longtemps, ce dernier

Tombes provisoires du commandant Cornic (croix surmontée du béret), du lieutenant Lormeteau et des chasseurs Maratier et Peron.
(Coll. R. Potié)

Note

2. (Commission) régulatrice de zone. Organe du service miltaire des chemins de fer (SMCF), la RZ est chargée de l'acheminement des trains militaires et du réglage des débarquements des unités qui lui sont désignées.



À Possesse (Marne), le tracteur Somua MCL n° 2 du 14e BCC, matricule Illisible. À gauche, son chauffeur J. Rousseau et, à droite, le chasseur Gautron. Le Somua sera sabordé, brûlé au Cateau le 17 mai 1940. *(Coll. R. Potié)*

LE TRACTEUR LOURD DE DÉPANNAGE DE CHARS
SOMUA MCL 5

François VAUVILLIER

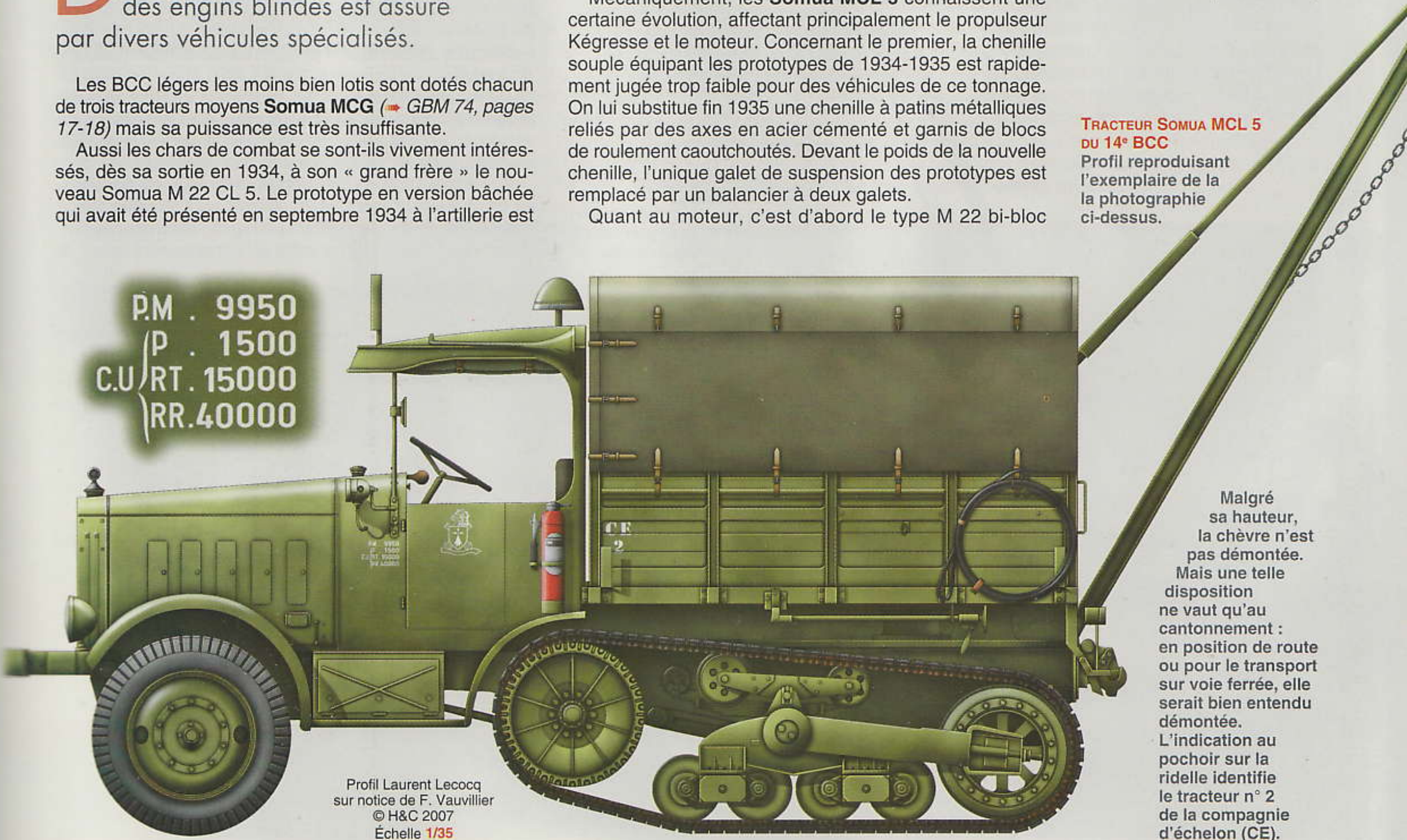
Dans les bataillons de chars de combat, le dépannage des engins blindés est assuré par divers véhicules spécialisés.

Les BCC légers les moins bien lotis sont dotés chacun de trois tracteurs moyens **Somua MCG** (➡ *GBM 74, pages 17-18)* mais sa puissance est très insuffisante.

Aussi les chars de combat se sont-ils vivement intéressés, dès sa sortie en 1934, à son « grand frère » le nouveau Somua M 22 CL 5. Le prototype en version bâchée qui avait été présenté en septembre 1934 à l'artillerie est acheté au printemps 1935 au titre des chars, comme tracteur de dépannage. C'est le premier d'une série durable, qui se trouve en pleine production en 1940.

Mécaniquement, les **Somua MCL 5** connaissent une certaine évolution, affectant principalement le propulseur Kégresse et le moteur. Concernant le premier, la chenille souple équipant les prototypes de 1934-1935 est rapidement jugée trop faible pour des véhicules de ce tonnage. On lui substitue fin 1935 une chenille à patins métalliques reliés par des axes en acier cémenté et garnis de blocs de roulement caoutchoutés. Devant le poids de la nouvelle chenille, l'unique galet de suspension des prototypes est remplacé par un balancier à deux galets.

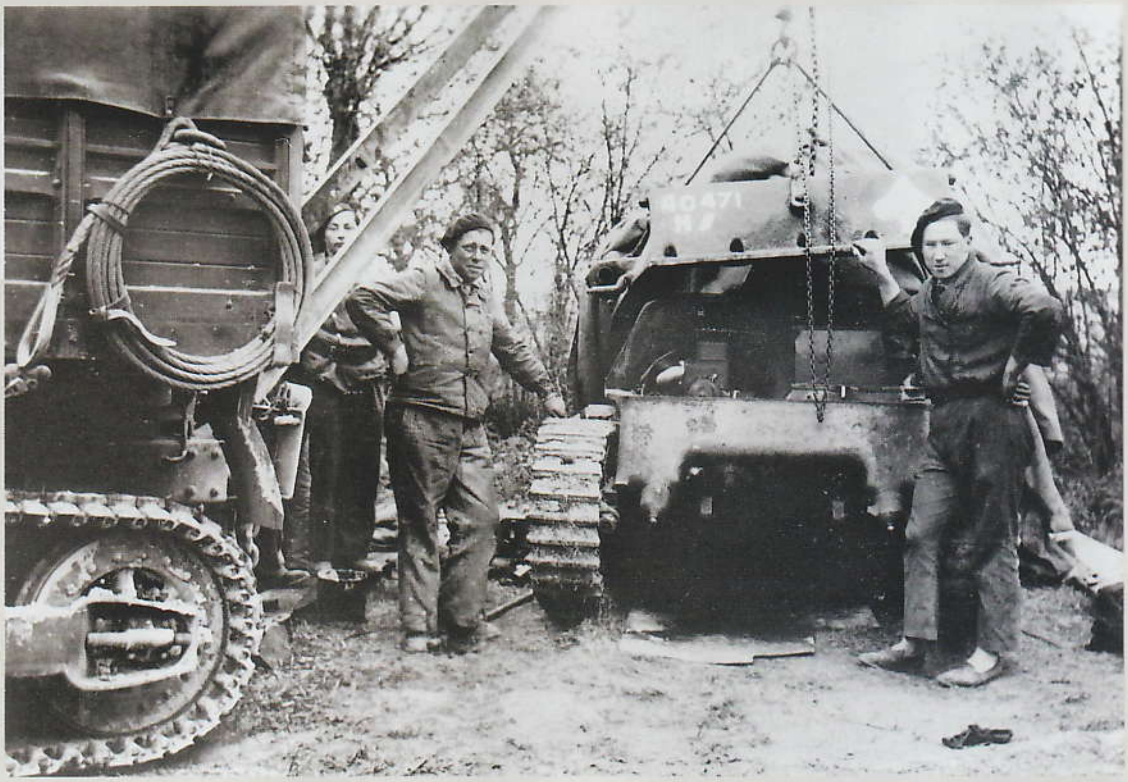
Quant au moteur, c'est d'abord le type M 22 bi-bloc



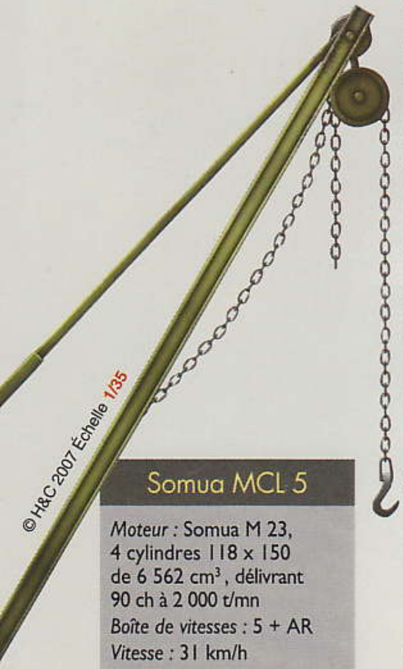
Tracteur Somua MCL 5 du 14e BCC
Profil reproduisant l'exemplaire de la la photographie ci-dessus.

Malgré sa hauteur, la chèvre n'est pas démontée. Mais une telle disposition ne vaut qu'au cantonnement : en position de route ou pour le transport sur voie ferrée, elle serait bien entendu démontée. L'indication au pochoir sur la ridelle identifie le tracteur n° 2 de la compagnie d'échelon (CE).

Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35



L'atelier de Campagne du 14e BCC à Possesse (Marne). Pour livrer un accès complet au moteur, le capot supérieur arrière est démonté et soulevé au moyen de la chèvre dont est muni le tracteur de dépannage. C'est ici le char M 40 471 de la 1re section de la 2e compagnie (as de pique à l'arrière de la tourelle). À gauche, chasseur J. Rousseau et à droite, chasseur Giovanni. *(Coll. R. Potié)*



Somua MCL 5

Moteur : Somua M 23, 4 cylindres 118 x 150 de 6 562 cm^3, délivrant 90 ch à 2 000 t/mn
Boîte de vitesses : 5 + AR
Vitesse : 31 km/h
Poids mort en ordre de marche : 10 900 kg
Charge utile : 2 500 kg
Empattement : 3,09 m
Voie avant : 1,59 m
Voie arrière : 1,63 m
Longueur : 5,48 m
Largeur : 2,10 m
Hauteur (grue) : 3,00 m

4 cylindres 115 x 150 de 6 232 cm^3, développant 80 ch à 2 000 tours, puis 85 ch. Cette puissance étant jugée encore insuffisante, Somua réalèse les cylindres à 118 mm. Développant 90 ch, le nouveau moteur prend l'appellation de M 23 et les tracteurs de série qui en sont équipés reçoivent la désignation complète, peu usitée, de **M 23 CLA 5**.

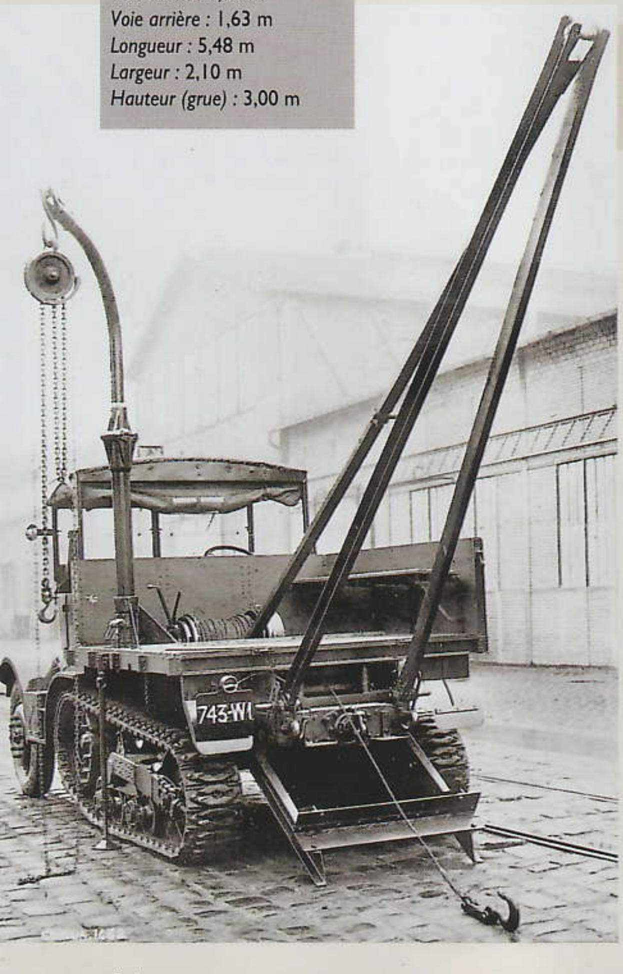
Les tracteurs lourds Somua existent en différents types de carrosserie selon leur emploi (dépannage ou artillerie). Les dépanneurs de chars, seul traités ici, se caractérisent par leur cabine torpédo à dais métallique. Quant à leur caisse arrière, elle se compose d'un plateau à ridelles existant en deux types différents :

— **MCL 5** de dépannage de chars, *premier type* : plateau non surbaissé, non bâché, muni d'une grue de chargement Gauthier repliable de 1,5 t, d'une chèvre démontable de 2 t et 4 m de portée, et d'un treuil de 5 t ou 7,5 t selon les séries.

— **MCL 5** de dépannage de chars, *nouveau modèle* : comme le précédent mais bâché. Ce type est le seul poursuivi dans le programme de guerre, les fabrications les plus récentes étant parfois désignées **MCL 6**.

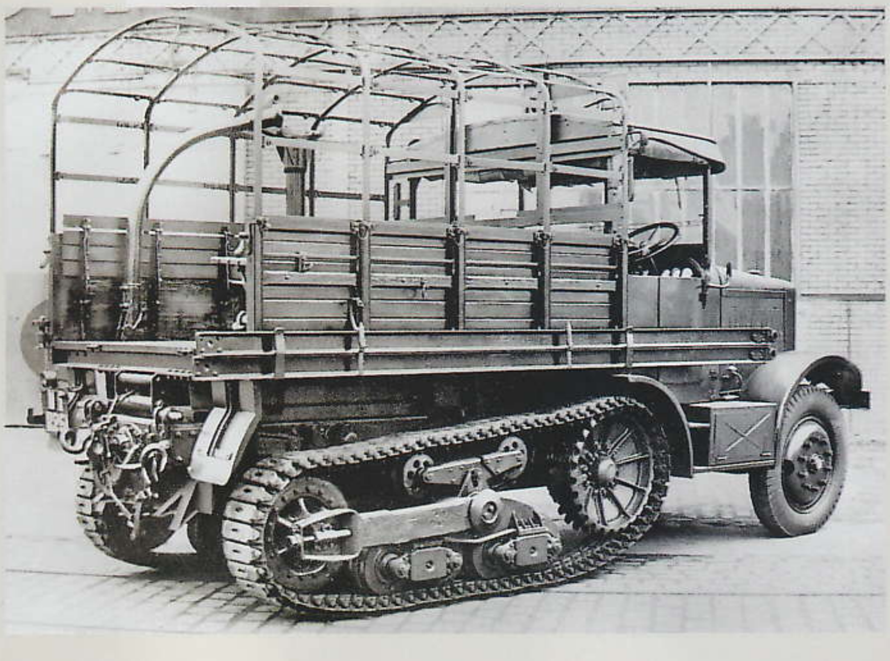
En 1939-40, du fait de l'adoption de concurrents plus puissants (**Laffly S 45 T** et surtout **Latil M4TX**) capables de traîner aisément des chars légers en panne en tous terrains sur leurs chenilles, le Somua MCL devait être plus particulièrement affecté au rôle modeste de tracteur pour remorques de 20 t et 30 t (d'où sa capacité maximale RR, *remorquage sur remorque*, fixée à 40 t), dans les BCC de chars moyens (D et B) et les escadrons de Somua S 35. Mais en pratique, du fait que les premiers Laffly lourds ne sortent qu'en mai 1940, le Somua MCL est aussi attribué aux BCC légers, dans la mesure des disponibilités.

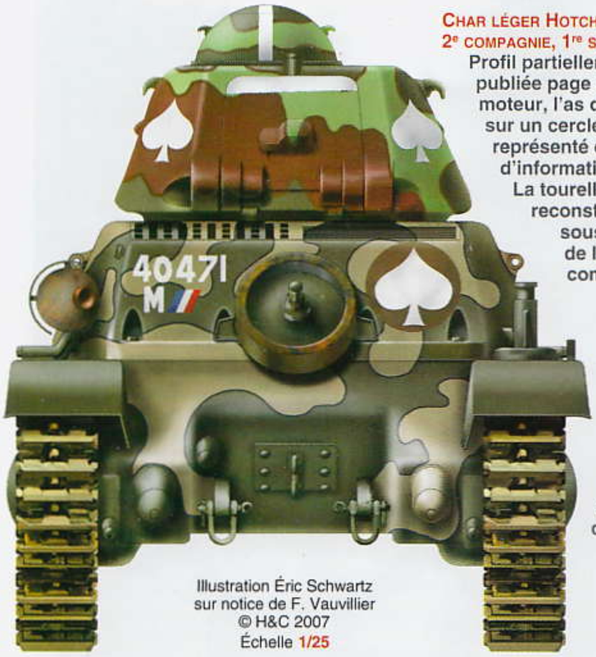
Au 11 mai 1940, 148 exemplaires du MCL de dépannage de chars sont sortis, et 26 châssis sont réceptionnés à l'usine Somua de Saint-Ouen. Le régime théorique de production de 18 tracteurs par mois est sensiblement tenu. ■



Le prototype de 1935 du tracteur MCL 5 de dépannage de chars, 743 W1, à empattement court, comporte l'ancien propulseur à chenille souple et un seul galet retour. Tous les agrès sont déployés : grue Gauthier, chèvre et bêche d'ancrage.

Tracteur de dépannage de chars MCL 5 M 11 251. La chèvre, démontée, est brêlée de part et d'autre de la caisse arrière et la grue Gauthier repliée.





Char léger Hotchkiss H 39 n° 40 471 du 14e BCC, 2e compagnie, 1re section
Profil partiellement tiré de la photographie publiée page ci-contre : sur l'arrière du capot moteur, l'as de pique semble peint ici sur un cercle de couleur, que nous avons représenté de nuance neutre, faute d'informations plus précises. La tourelle a fait l'objet d'une reconstitution de notre part, donnée sous réserves : sur plusieurs chars de la 2e compagnie figurent, comme on le voit ici, une bande blanche diamétrale sur le clocheton d'observation, et une autre, celle-là horizontale, surlignant la porte de tourelle. De plus, à la 2e compagnie, les as occupent quatre positions sur la tourelle : deux grands sur les côtés, deux moyens à l'arrière, soit cinq as en tout avec celui de la caisse. Difficile d'échapper à l'identification.

Illustration Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/25

ouvre les yeux. Un médecin allemand prévenu fait un premier pansement. Quelques heures après un brancard placé sur un side car conduit le prisonnier à Montcornet où des soins plus sérieux lui sont donnés » (De Roquetaillade). Du fait de ses blessures, le considérant comme irrécupérable au point de vue militaire, les Allemands lui rendront sa liberté le 11 août 1940.

Vers 20 heures le 15 mai, un coup de téléphone mande d'urgence à Étreux (point de débarquement du 27e BCC), le capitaine Aiby qui vient de débarquer à Boué avec sa 3e Cie et le capitaine Faure, adjoint du commandant Cornic. C'est le commandant Aubert (commandant le 27e BCC, bataillon frère à la division du 14e et issu lui aussi du 505e RCC), qui revient de Montcornet. Il annonce aux deux officiers « *la percée réalisée par les éléments blindés allemands qui paraissent avoir pénétré assez profondément dans notre dispositif et, exploitant rapidement leur succès, menacent de gagner notre zone de débarquement* ». De ce fait, le commandant Aubert expose qu'à son avis, « *dans la confusion amenée par la brusque irruption des engins blindés ennemis sur les arrières de l'armée qui, presque tous ses moyens de liaisons coupés, semble frappée de paralysie, la seule chance de pouvoir employer utilement dans la suite la demi-brigade est de rallier très en arrière, vers Péronne par exemple* ». Il décide alors :

« *– que les opérations de débarquement seront protégées par les éléments déjà débarqués, à savoir la 3/14 pour les gares de Boué et La Neuville* [-lès-Dorengt], *et la 2/27 à Étreux et les ponts sur le canal de la Sambre à l'Oise. Une compagnie de la 2e demi-brigade doit assurer notre protection à Le Nouvion où elle débarque*[3].

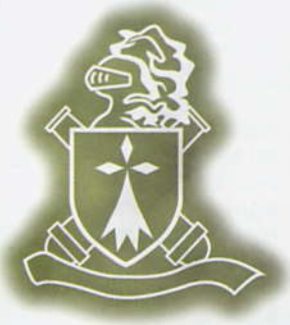
– que les éléments sur roue des deux bataillons seront dirigés sur le Cateau pour être ensuite envoyés à Péronne. Revenus à Boué, le capitaine Aiby place immédiatement ses chars en DCB (défense contre blindés) sur les pénétrantes à La Neuville et à Grand-Foucomme, conformément aux ordres reçus du commandant Aubert en l'absence du commandant Cornic. » (Faure)

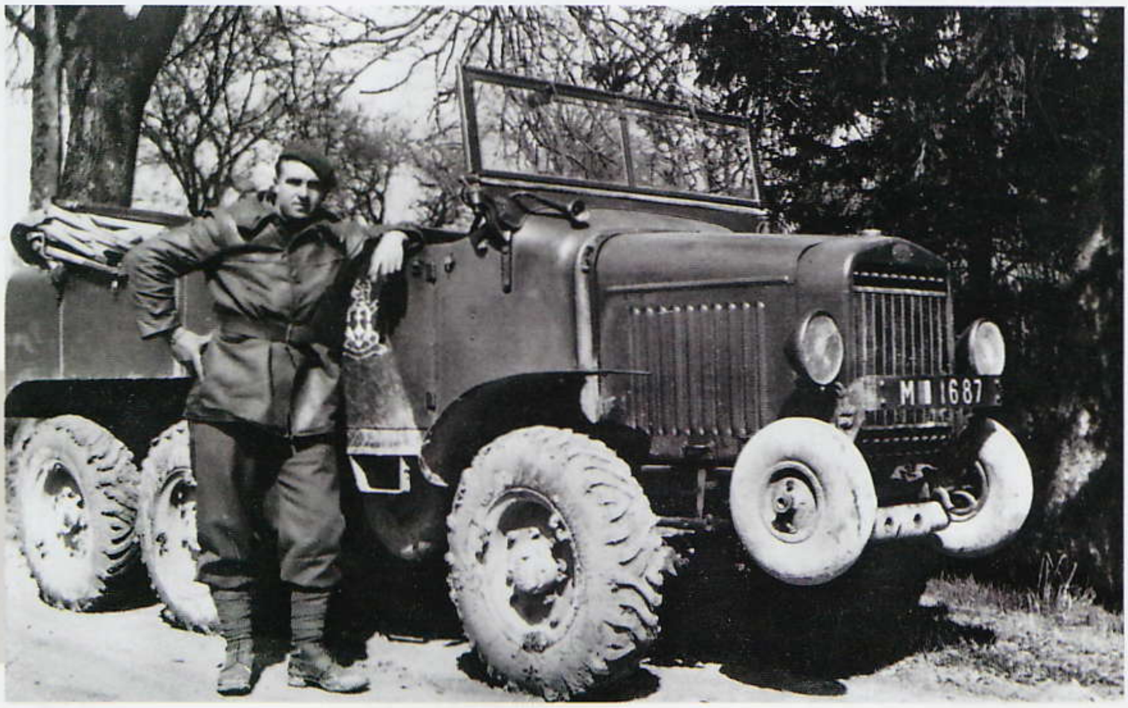
Une compagnie de chars B[3] débarque en effet à Le Nouvion (-en-Thiérache), on lui demande de s'y installer défensivement. Le capitaine Faure, sans nouvelle de cette compagnie chargée de faire la liaison avec le 14e BCC, va trouver le lieutenant Pompier à Le Nouvion qui lui assure faire le nécessaire pour assurer sa sécurité en barrant les routes allant vers Le Nouvion. Le capitaine Faure rejoint Boué et, devant l'absence du commandant Cornic qui risque de se prolonger, demande au capitaine Aiby de prendre le commandement du bataillon, étant le gradé le plus ancien dans le grade le plus élevé. Suivant la même règle, le sous-lieutenant Dé Kermadec prend alors le commandement de la 3e Cie.

Un incident témoigne de la tension qui règne alors : deux chasseurs du 14e BCC pris pour des parachutistes du génie, sont blessés (l'un deux grièvement, balle dans le poumon). Vers minuit, le chef de gare de Boué dit au capitaine Faure avoir reçu un coup de téléphone le prévenant que des parachutistes allemands ont atterri entre Le Nouvion et Boué (c'est certainement ce coup de téléphone qui va pousser le personnel de la gare à déserter son poste, ce qui va gêner le débarquement de la 2/14 dans la nuit).

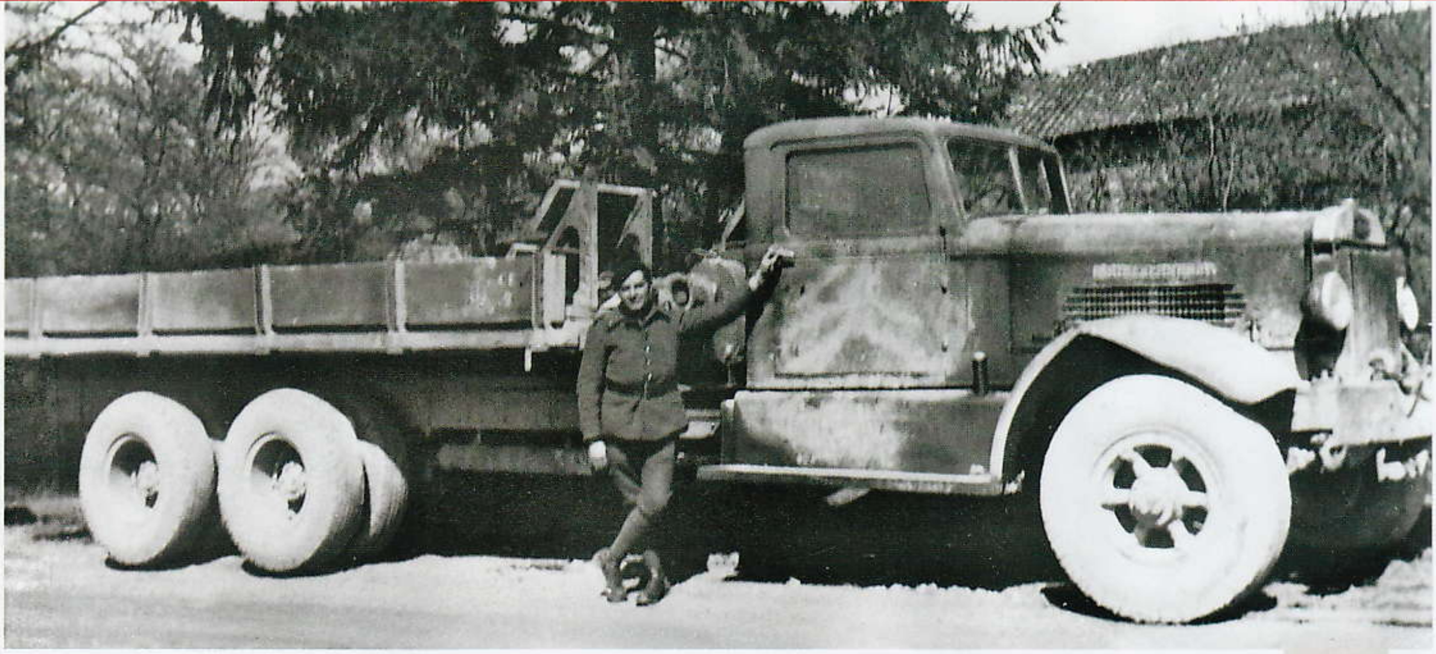
Cependant, la situation est très confuse, on signale des parachutistes partout. On entend partout des coups de feu. Vers 0 h 30, le capitaine Faure entre en communication avec le commandant Aubert qui lui fait part de son intention de décrocher à 7 heures du matin en direction de Péronne. Le capitaine Aiby confie au lieutenant Caignon les échelons de son bataillon, laissant avec les compagnies de combat, les éléments de ravitaillement. Le commandant Aubert donne à ses échelons un ordre analogue. Cependant une suprême tentative est faite pour reprendre la liaison avec le PC et les trains sur roue de la division.

Insigne de portière du 14e BCC
Il combine les attributs des chars de combat (heaume et canons croisés) avec l'hermine de Bretagne sur un écu. Cet insigne n'apparaît pas sur les chars du bataillon, mais seulement sur les véhicules non blindés, usuellement sur la portière. *(Illustration L. Lecocq)*





À Possesse (Marne), la VLTT Laffly S 15 R M 1687 *(→ article complet sur ce véhicule dans GBM 75)* du chef de bataillon Cornic, avec son chauffeur le chasseur Alain Peron. La voiture arbore sur la portière une version spécifique de l'insigne du bataillon *(→ détail plus haut)*, qui ne rappelle en rien l'insigne métallique. Cette Laffly sera le point central du drame qui va coûter la vie à tous ses passagers sauf un, et décapiter le bataillon, à Lislet le 16 mai 1940. *(Coll. R. Potié)*



La 2e compagnie débarque en gare de Boué en pleine nuit (15-16 mai)

Le train de la 2e Cie arrive vers 1 heure du matin en gare de Boué, mais le débarquement ne peut commencer immédiatement, le chef de gare et les employés ayant quitté leur poste et pris la fuite sans ordre (voir le coup de téléphone plus haut). Finalement, la 2e Cie commence à débarquer ses 13 chars en pleine voie, à l'aide d'une rampe montée avec les agrès de la CE qui a voyagé avec la 2e Cie. Il faut attendre les premières lueurs du jour pour que le lieutenant Caignon, avec le concours des mécaniciens et chauffeurs du train, puisse reconnaître les aiguilles et commencer la manœuvre qui se terminera vers 5 heures du matin, le 16 mai. Le char du lieutenant Mellerio (chef de la 2e section) en panne (mâchoire de frein) est échangé avec celui du chef de char, le caporal René Bonnaud et du pilote, chasseur Joseph Desbois, qui le traîne avec un Renault FT de dépannage, direction Le Cateau, lieu de regroupement des échelons du bataillon. À tour de rôle, dans une chaleur torride, les deux hommes se relaient jusqu'au Cateau, échappant plusieurs fois par miracle à l'étreinte allemande tout au long de leur périple.

Le lieutenant Caignon, qui attend à la gare de Boué, informe ses camarades de la reconnaissance vers Rocquigny et Signy-l'Abbaye effectuée par le commandant Cornic et ses camarades qui n'ont pas réapparu depuis la veille et sont donc considérés comme disparus. Aussitôt débarquée, la 4e section de la 2e Cie, lieutenant Robin, va renforcer à La Neuville et à Grand-Foucomme, les chars de la 3e Cie. Les autres sections assurant la garde aux issues de Boué. Dans le même temps, le capitaine Aiby donne au lieutenant Caignon le commandement des échelons de son bataillon, soit des 2e et 3e compagnies, à l'exception des camions à vivres et bagages et des roulantes, qui restent avec les compagnies de combat (les éléments de ravitaillement en fait). Caignon prend donc vers 6 h 30 la direction du Cateau avec mission de gagner Péronne sans ordres ultérieurs si la situation lui paraît s'aggraver.

Le capitaine Du Crest de Villeneuve prend alors liaison avec le capitaine Aiby qui, convoqué à Wassigny par le colonel commandant les étapes, reçoit l'ordre d'assurer, avec les chars du bataillon, la défense des ponts du canal entre Étreux et le Grand-Verly exclus. Vers 7 h 30, les deux compagnies du 14e BCC vont donc prendre position, à l'exception de la section Thomas (1re section de la 2/14), dirigée sur Le Nouvion pour remplacer la 3/15 qui a dû pousser en avant sur un ordre reçu de son chef de bataillon, et de la section Robin (4e section) qui reste à Boué.

La situation de la 2e Cie est alors la suivante, à 11 heures du matin : le PC de la 2e Cie est à Étreux avec le capitaine Du Crest de Villeneuve ainsi que les camions à vivres et bagages et les tracteurs de ravitaillement (sortie nord d'Étreux). Une section sera postée à Le Nouvion au pont de chemin de fer (1re section : Thomas). Une section au pont du Gard à l'est d'Étreux (2e section réduite à deux chars : Mellerio). Une section à Étreux (3e section : Henry). Une section à Boué (4e section : Robin).

La situation de la 3e Cie sous les ordres du sous-lieutenant de Kermadec est également la suivante jusqu'à 11 heures du matin : PC à Hannapes et répartition des chars entre Vénérolles, Hannapes et Tupigny. Vers 8 heures du matin, en gagnant Étreux avec le capitaine Aiby, le capitaine Faure rencontre, au pont du Gard sur le canal, le général Delestraint qui est ainsi mis au courant de la situation et de la mission du bataillon. À Étreux, un peu plus tard, le même exposé est fait par le capitaine Aiby, d'abord au général Keller (inspecteur des chars), ensuite au commandant Vautrin de l'état-major du général Billotte qui confirme que le 14e BCC est bien mis à la disposition du général Giraud, nouveau chef de la 9e armée, dont le PC s'installe à Wassigny, avec ordre de tenir les ponts du canal. Deux compagnies dont la 1/14 (lieutenant Travers) sont par ailleurs toujours en cours de transport.

Vers 11 heures, le 14e BCC reçoit l'ordre de relever à Grand-Verly la 2/27 qui doit elle-même s'étendre jusqu'à Bernot pour assurer la liaison avec la 1/27 qui, débarquée à Saint-Quentin de même que la 1/14, se porte également sur le canal. À 13 heures, le dispositif réalisé est le suivant : jusqu'à Tupigny inchangé. À Grand-Verly, deux chars de la 3/14. De Grand-Verly à Bernot : la 2/27. De Bernot à Alaincourt : la 1/27. D'Alaincourt à la Fère : la 1/14.

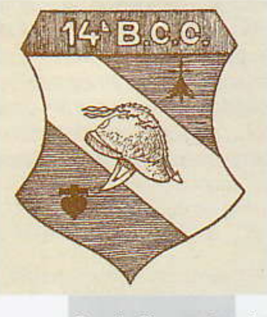
En cours de journée, les camions et tracteurs du bataillon sont portés sur la route Tupigny - Mennevret.

Cette même journée du 16 mai, signalons la récupération d'un char du 25e BCC de la 1re DCR (caporal Pottier, chasseur Bourdon) par la 3/14 qui, arrivant de Belgique, passe par Hannapes. En fin d'après midi, le capitaine Faure et le capitaine Aiby décident d'essayer de prendre contact, en longeant le canal, avec la 1re Cie du 14e BCC qui a débarqué le 16 mai à 12 heures à Saint-Quentin au lieu de Boué avec 30 heures de retard sur le plan initial. Ils rencontrent le lieutenant Georges Travers, commandant cette compagnie, vers Vendeuil. Il dispose alors de 17 chars (13 de la Cie plus quatre de la CE) qui sont postés (moins une section en réserve) aux différents ponts du canal. Ce sera le dernier contact entre la 1re Cie et le reste du bataillon.

La nuit du 16 au 17 se passe sans incident.

« *Dans la matinée du 17, des troupes de toutes armes, en retraite, continuent à traverser Étreux, mêlés au flot des réfugiés civils. Nous apprenons par un sous-officier qu'il a été fait prisonnier et désarmé par des engins*

Le porte-char Autocar du 14e BCC photographié à Possesse (Marne) en mars 1940, avec son chauffeur Victor Macé. Ce beau véhicule d'origine américaine est l'un des cinq exemplaires de ce modèle saisis en février 1939 à la frontière des Pyrénées sur l'armée républicaine espagnole, et qui seront affectés à la mobilisation à certains bataillons de chars légers. L'exemplaire du 14e BCC sera utilisé surtout avec le lieutenant Mathieu Donnart de la CE du 27e BCC pour récupérer jour et nuit les chars en panne lors de la bataille d'Abbeville.
(Coll. R. Potié)



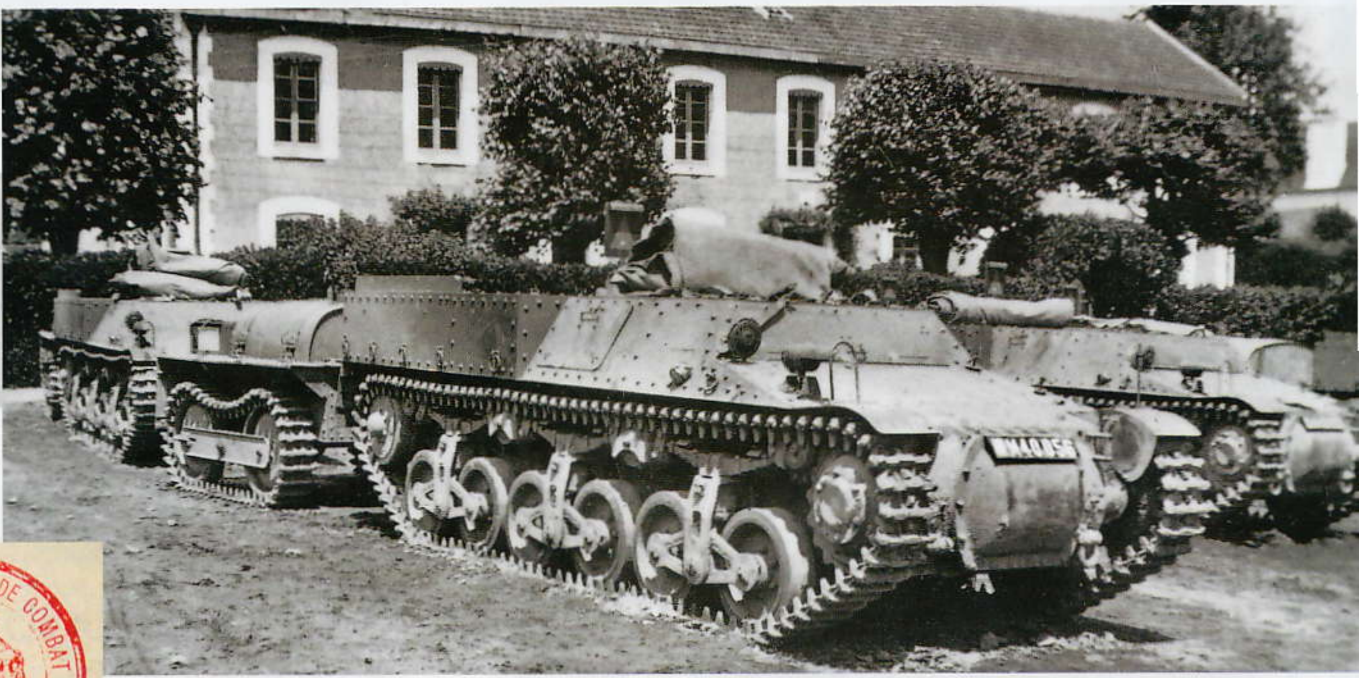
Dessin figurant sur la couverture de l'historique du 14e bataillon réalisé par le lieutenant Bénech (officier en charge du ravitaillement à la compagnie d'échelon), reprenant l'insigne du 14e BCC au centre de l'écu, avec, de part et d'autre, les symboles évoquant l'origine géographique de ses hommes : l'hermine pour les Bretons et le sacré-cœur pour les Vendéens.
(Coll. S. Bonnaud)

NOTE

3. Il s'agit de la compagnie Pompier, 3/15e BCC, la dernière des trois débarquées qui, de ce fait, ne rejoindra pas Voulpaix, à l'ouest de Vervins où se trouve le PC du général Giraud et ne pourra attaquer sur l'axe Marle - Montcornet - Liart avec les 1re et 2e compagnies du 15e BCC (→ ouvrage *Chars B au combat*, de l'auteur).

blindés ennemis à Maroilles, le matin même à 6 heures. Le renseignement est confirmé un peu plus tard. Les Allemands ont dépassé Landrecies et atteint Le Cateau vers 9 heures (j'ai appris depuis par un officier fait prisonnier le 17 au matin en arrière d'Origny, que des éléments ennemis avaient franchi le canal de la Sambre à l'Oise vers 7 heures du matin, probablement à Ribemont). Le capitaine Aiby donne ordre au sergent Boissec de gagner Bohain [-en-Vermandois] *avec les deux camions à vivres et bagages, en laissant dans les tracteurs des vivres pour les éléments engagés* » (capitaine Faure). « *Le sergent Berton et le caporal De Penanster sont postés sur les routes d'accès à Étreux. Moi-même je reste en position dans le village. Dans Étreux, nous établissons un barrage de chars pour canaliser les fuyards et arrêter, pistolet au poing, les isolés et ceux qui veulent abandonner leur matériel. C'est ainsi que nous obligeons des artilleurs à retourner chercher leurs caissons et leurs pièces, que nous les avions vus abandonner de l'autre côté du canal.* » (lieutenant Robin).

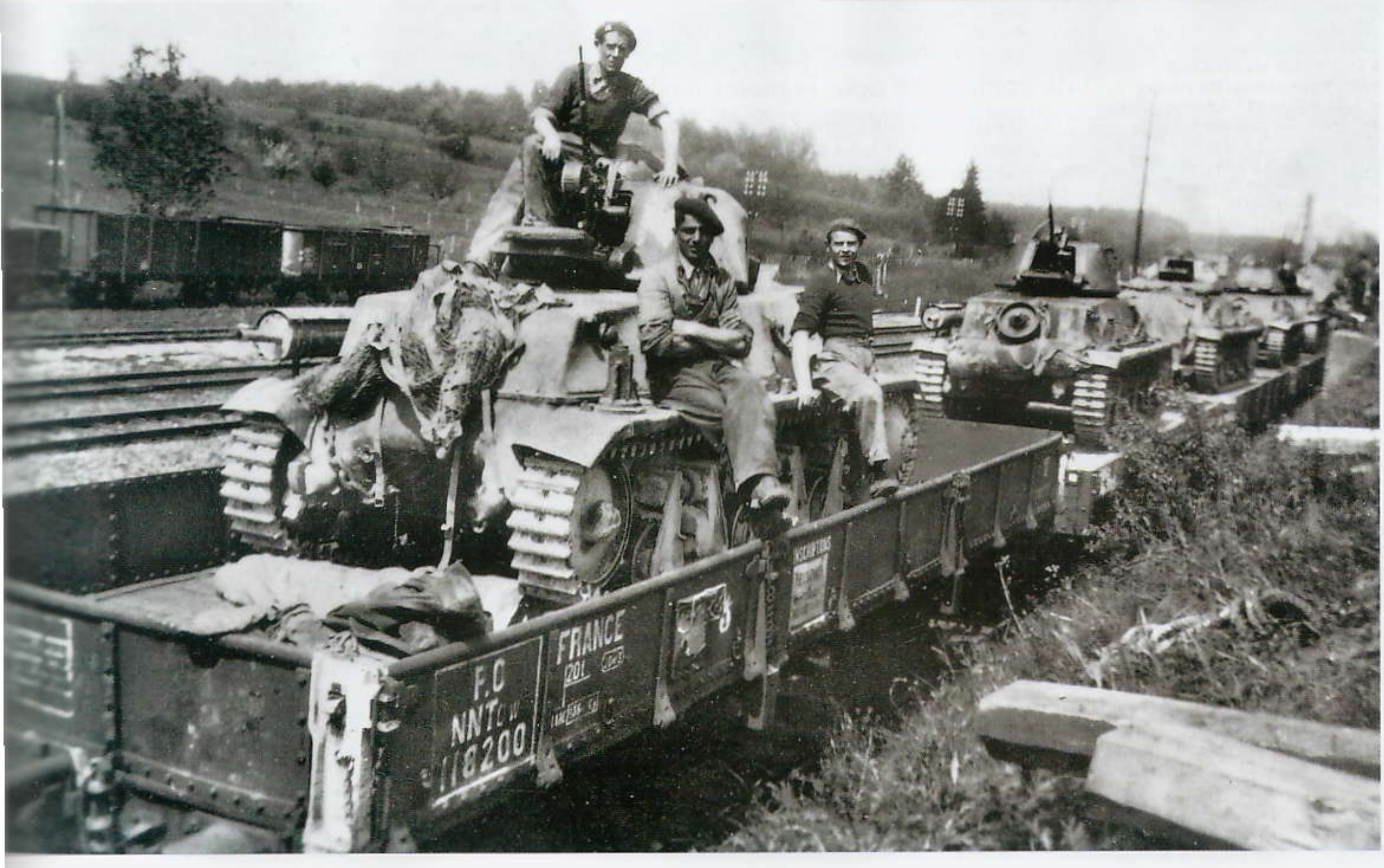
(à suivre dans notre prochain numéro)

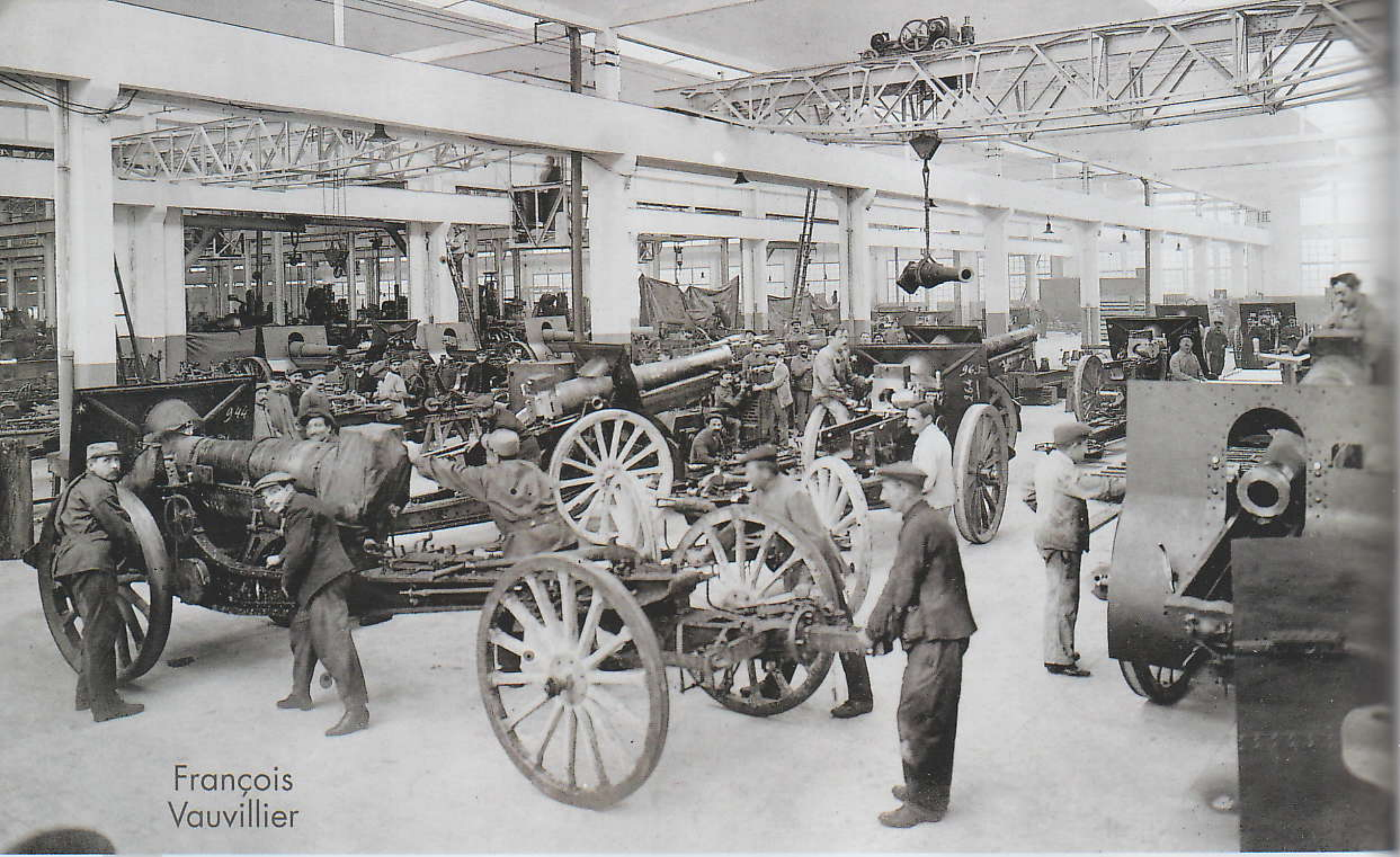


Les quatre « chenillettes » (tracteurs de ravitaillement pour chars) Lorraine 37 L de la 2e compagnie. Au premier plan, la M 40 056 de la 2e section, équipage caporal Martineau et chasseur Maurice Traineau. *(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud)*

LE COMMANDANT

Au départ par voie ferrée, le 14 mai 1940. Les chars ont été dotés du dispositif réglementaire de tir contre avions prenant appui sur la rotule placée au-dessus de la porte de tourelle. Le premier appareil arbore un petit as de cœur blanc (2e section de la 2e compagnie) à l'arrière de la tourelle. Le second est le M 40 470. Le filet de camouflage est à portée de main. On reconnaît, sur la tourelle, le caporal chef de char Auguste Marchand, au premier plan, le chasseur Joseph Desbois, et en arrière-plan, le chasseur Morel, 2e mécanicien du caporal Marchand. *(Coll. anciens du 14e BCC via S. Bonnaud)*





François
Vauvillier

L'OBUSIER DU TSAR AU SECOURS DE LA RÉPUBLIQUE

LE CANON DE 155 C SCHNEIDE

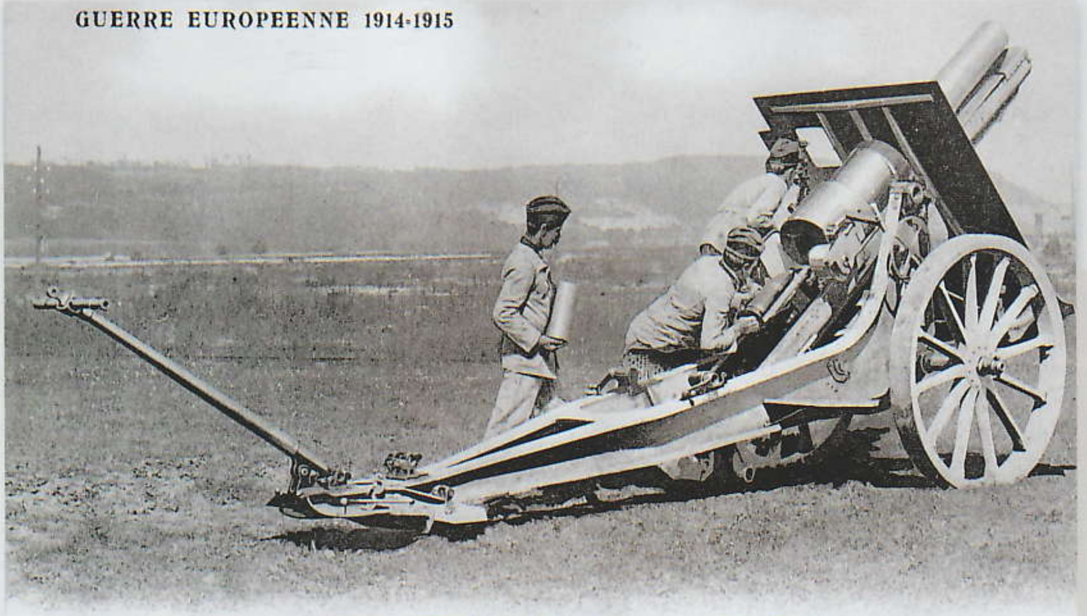
Préparation pour contrôle, avant peinture, des canons de 155 C au Creusot en 1917. Les numéros de fabrication des pièces figurent encore à la craie sur les boucliers : voici, entre autres, les pièces n° 944, 965 et 945. La production est à présent réalisée suivant le modèle 1917 à tête de culasse arrondie, bien visible ici sur le n° 965 au centre du document. *(Coll. F. Vauvillier)*

Lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale, la France met en œuvre une artillerie lourde de campagne pour le moins limitée.

Le peu d'« *artillerie lourde mobile de campagne* » mobilisée en août 1914, « *à tout hasard* » selon l'expression autorisée du général Herr, est organisée, en temps de paix, en cinq régiments d'artillerie lourde, les **1er** à **5e RAL**, de création récente (15 avril 1914), qui servent trois matériels différents, anciens pour les deux tiers, mais tous assez légers pour conserver une mobilité acceptable en campagne :

120 L modèle 1878	120 pièces (20 batteries) [1]
120 C modèle 1890	84 pièces (21 batteries) [1]
155 C modèle 1904 TR	104 pièces (26 batteries) [1].

À la mobilisation, les différents groupes sont affectés aux cinq armées en campagne, sans qu'il soit pos-



GUERRE EUROPEENNE 1914-1915

26 OBUSIER SCHNEIDER DE 6" (152 m/m 4) DE SIEGE ND. Phot
Type O. C. 6". Haut.

Pour la Russie, Le Creusot développe au début du siècle un système complet d'artillerie moderne, comprenant notamment un obusier de 6 pouces (152,4 mm) de siège, présenté par Schneider en deux versions : affût haut *(notre document)* **et affût bas. C'est l'affût bas qui sera adopté, tant par la Russie en 1907 que par la France en 1915, avec dans ce second cas l'adaptation du calibre au standard français. La différence de hauteur d'épaulière (hauteur de l'axe des tourillons du canon par rapport au sol) est bien visible si l'on compare cette vue à toutes celles du 155 C Schneider du modèle de l'armée française.** *(Coll. F. Vauvillier)*

NOTES

[1] Les batteries de 120 L (toutes au 4e RAL) sont à six pièces. Les autres sont à quatre pièces.

[2] L'Allemagne venant d'adopter l'obusier de 10,5 cm modèle 1898.

sible, en raison du trop faible nombre de pièces, de créer une artillerie lourde de corps d'armée. Au corps comme à la division, le 75 est omniprésent, parce qu'il a été réputé doué d'une « *efficacité absolue* ».

120 C et 155 C : deux calibres pour n'en choisir finalement aucun

L'absence presque totale d'artillerie lourde de campagne dans l'ordre de bataille de l'armée française mobilisée le 2 août 1914 (308 pièces lourdes pour 3 680 canons de 75) traduit la doctrine tactique prédominante qui, dans le cadre de l'offensive à outrance, privilégie la manœuvre sur le feu. Et les études de matériels d'artillerie lourde, pourtant loin d'être absentes des quinze années précédant 1914, n'ont conduit qu'à une seule réalisation de série, celle du « Rimailho ».

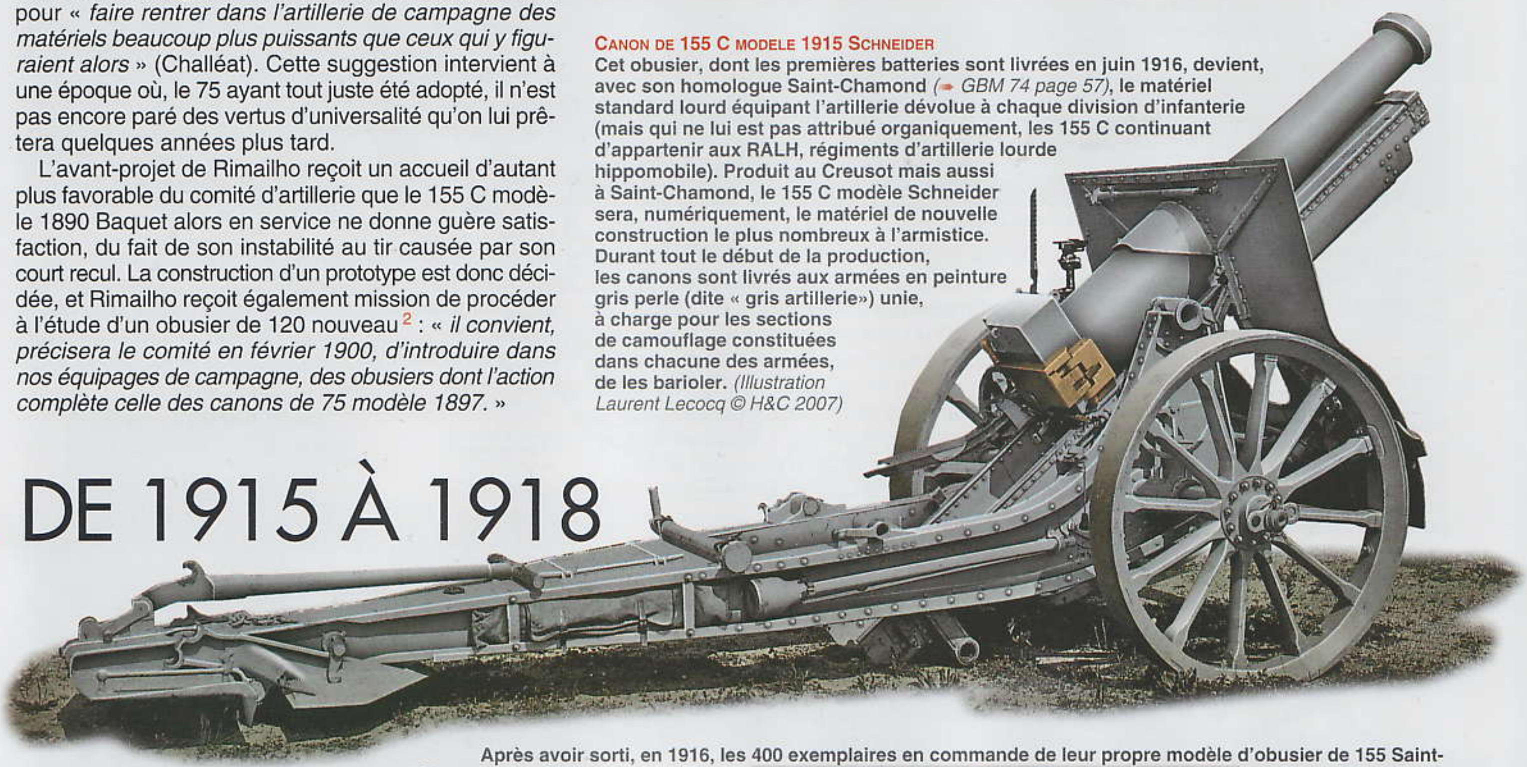
En novembre 1898, le capitaine Rimailho, de l'atelier de Puteaux, présente un avant-projet d'obusier de 155 C, accompagné d'un mémoire, première tentative pour « *faire rentrer dans l'artillerie de campagne des matériels beaucoup plus puissants que ceux qui y figuraient alors* » (Challéat). Cette suggestion intervient à une époque où, le 75 ayant tout juste été adopté, il n'est pas encore paré des vertus d'universalité qu'on lui prêtera quelques années plus tard.

L'avant-projet de Rimailho reçoit un accueil d'autant plus favorable du comité d'artillerie que le 155 C modèle 1890 Baquet alors en service ne donne guère satisfaction, du fait de son instabilité au tir causée par son court recul. La construction d'un prototype est donc décidée, et Rimailho reçoit également mission de procéder à l'étude d'un obusier de 120 nouveau[2] : « *il convient, précisera le comité en février 1900, d'introduire dans nos équipages de campagne, des obusiers dont l'action complète celle des canons de 75 modèle 1897.* »

Joffre et l'obusier de 120 bulgare

En relisant les mémoires du maréchal Joffre pour y travailler la question de l'obusier de 155, nous avons retrouvé fortuitement un nouvel élément du puzzle bulgare relatif à l'obusier de 120 Schneider traité dans GBM 76, élément que nous sommes heureux d'ajouter au dossier.

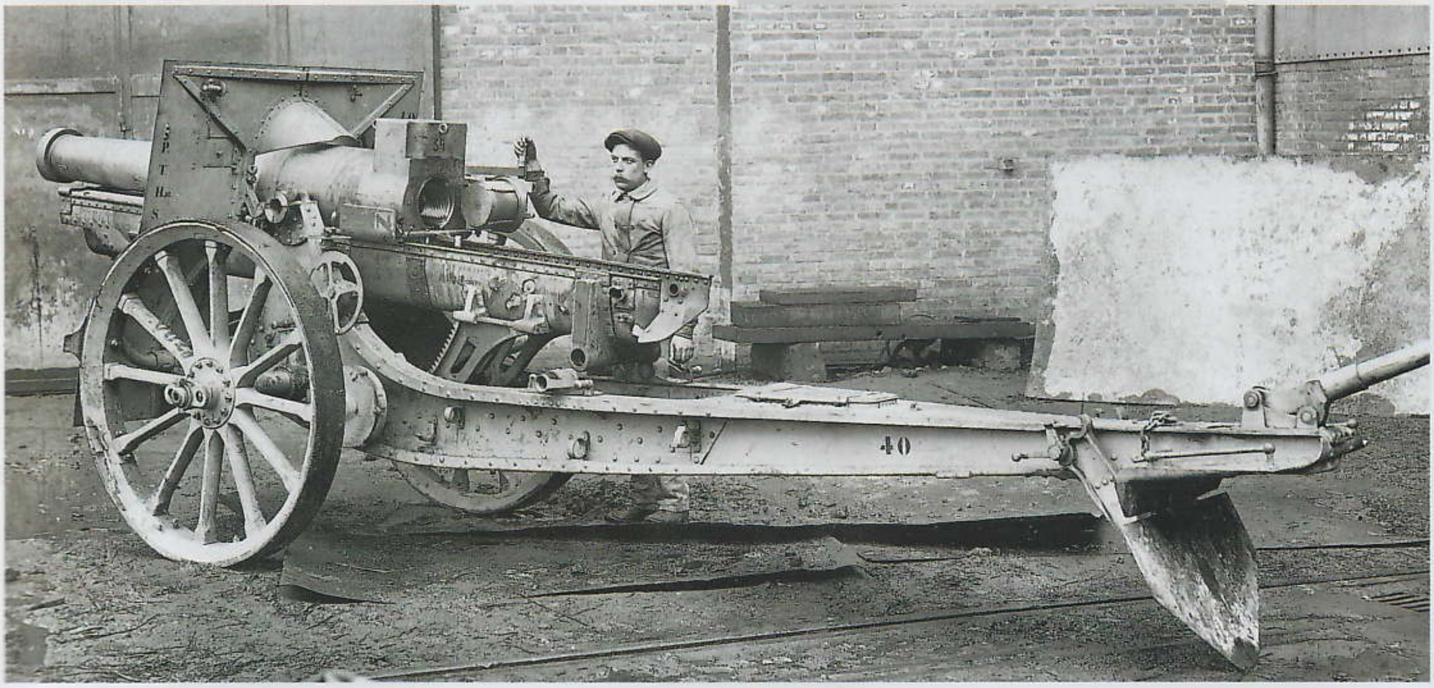
L'entrée en service du 120 court Schneider dans l'armée française *n'est pas* une conséquence de l'entrée en guerre de la Bulgarie contre les Alliés. L'achat des 11 batteries de ce matériel alors en construction au Creusot fait suite à une demande du général Joffre née des enseignements de la bataille d'Artois et exprimée le 11 juin 1915 auprès du ministre de la Guerre. Cet achat a donc la même origine que la commande des 155 court, objets du présent article, demandés pour les mêmes raisons le 24 juin *(➡ page 25).*



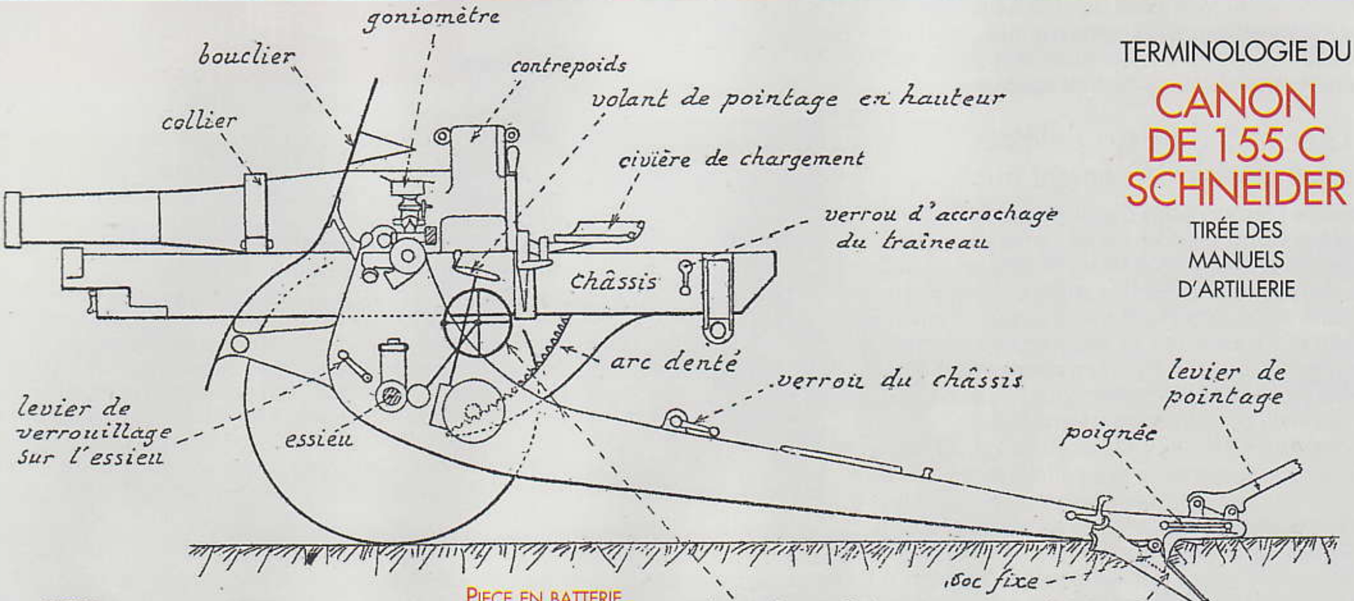
CANON DE 155 C MODELE 1915 SCHNEIDER
Cet obusier, dont les premières batteries sont livrées en juin 1916, devient, avec son homologue Saint-Chamond *(➡ GBM 74 page 57)*, **le matériel standard lourd équipant l'artillerie dévolue à chaque division d'infanterie (mais qui ne lui est pas attribué organiquement, les 155 C continuant d'appartenir aux RALH, régiments d'artillerie lourde hippomobile). Produit au Creusot mais aussi à Saint-Chamond, le 155 C modèle Schneider sera, numériquement, le matériel de nouvelle construction le plus nombreux à l'armistice. Durant tout le début de la production, les canons sont livrés aux armées en peinture gris perle (dite « gris artillerie») unie, à charge pour les sections de camouflage constituées dans chacune des armées, de les barioler.** *(Illustration Laurent Lecocq © H&C 2007)*

R DE 1915 À 1918

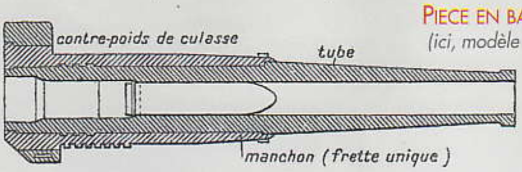
Après avoir sorti, en 1916, les 400 exemplaires en commande de leur propre modèle d'obusier de 155 Saint-Chamond *(➡ GBM 74 page 57)*, **les forges et aciéries de la marine et d'Homécourt se voient contraintes de produire le 155 C du concurrent. Voici l'exemplaire n° 40 de série du 155 C modèle Schneider produit par Saint-Chamond. Nous supposons, sans en avoir la certitude, que les fabrications de Saint-Chamond se distinguent par leur bouclier étroit. En tous cas, l'origine de la photographie permet d'attester que celui-ci est bien sorti des FAMH. Il s'agit d'un modèle 1915, reconnaissable à sa civière de chargement pivotante et sa tête de culasse plate** *(Coll. F. Vauvillier)*



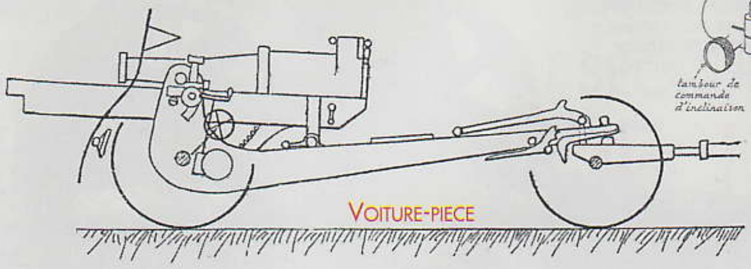
TERMINOLOGIE DU CANON DE 155 C SCHNEIDER TIRÉE DES MANUELS D'ARTILLERIE


goniomètre
bouclier
contrepoids
collier
volant de pointage en hauteur
civière de chargement
verrou d'accrochage du traineau
châssis
arc denté
verrou du châssis
levier de pointage
levier de verrouillage sur l'essieu
essieu
poignée
soc fixe
volant de pointage en direction
bêche oscillante

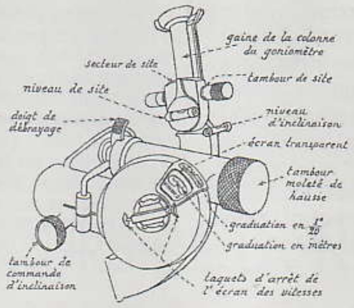
PIECE EN BATTERIE
(ici, modèle 1915)


contre-poids de culasse
tube
manchon (frette unique)

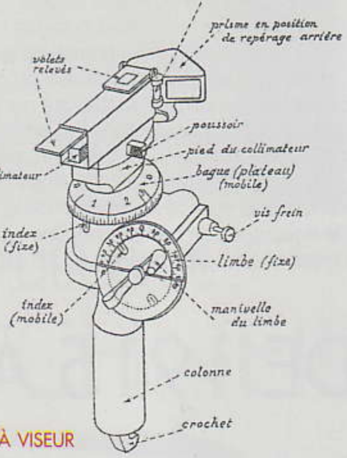
Tracés tiré des manuels d'époque, reproduit au **1/35** *(ci-dessus)* et au **1/72** *(ci-dessous)*.



VOITURE-PIECE


gaine de la colonne du goniomètre
secteur de site
tambour de site
niveau de site
doigt de débrayage
niveau d'inclinaison
écran transparent
tambour moleté de hausse
graduation en 1°/20
graduation en mètres
tambour de commande d'inclinaison
laquets d'arrêt de l'écran des vitesses

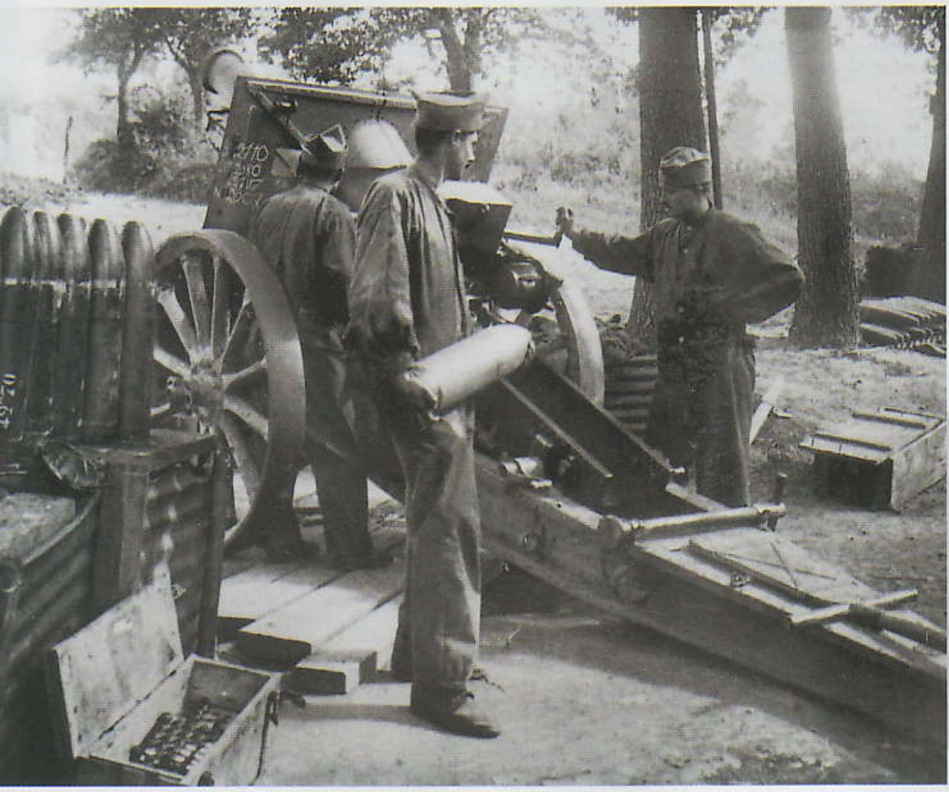
APPAREIL DE VISÉE


axe de rotation du prisme
prisme en position de repérage arrière
volets relevés
poussoir
pied du collimateur
collimateur
bague (plateau) (mobile)
vis frein
index (fixe)
limbe (fixe)
index (mobile)
manivelle du limbe
colonne
crochet

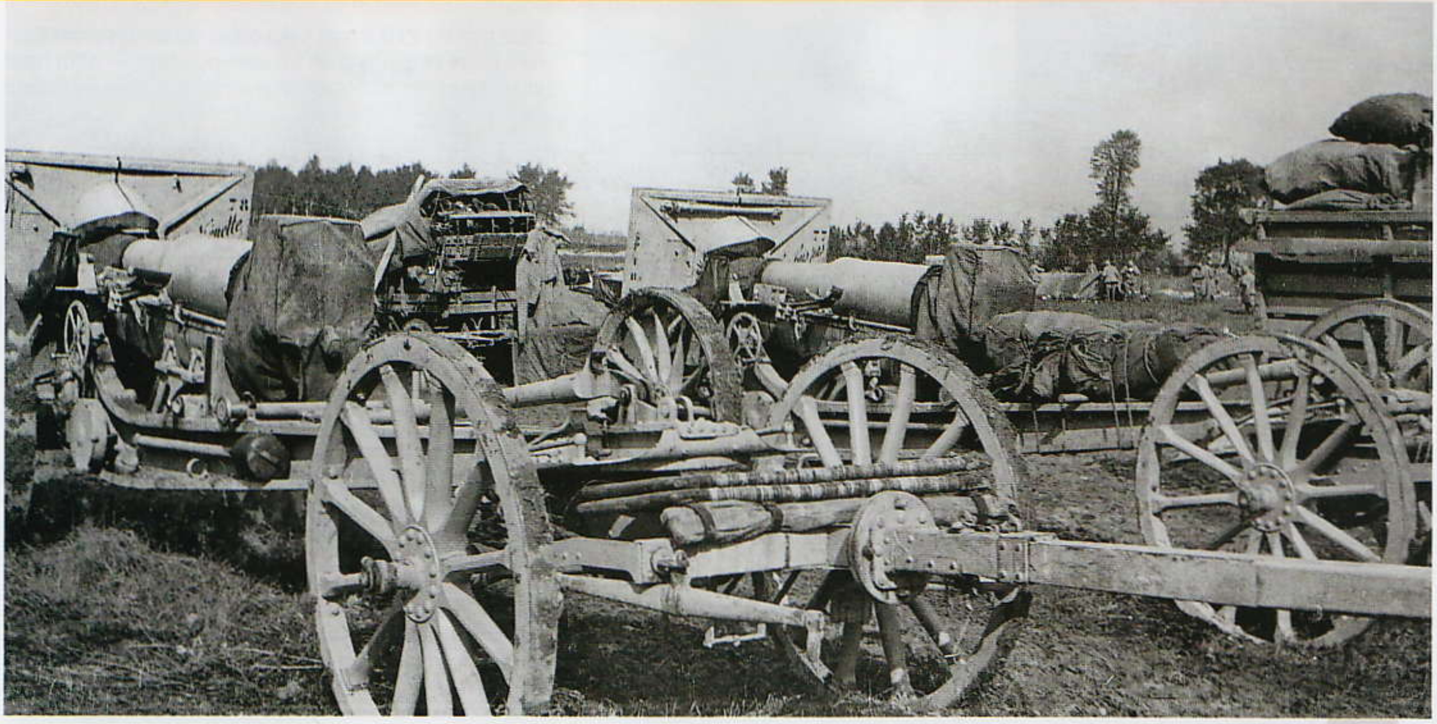
GONIOMETRE À VISEUR

Le 155 C Rimailho est définitivement adopté en juin 1906 sous le millésime « modèle 1904 TR », en tant que matériel d'artillerie lourde d'armée, très puissant et d'une grande mobilité en ordre de route (il est séparé en deux voitures pour l'alléger), pouvant rendre de grands services contre les positions organisées ; toutefois « *il ne devra être employé contre les troupes que dans des cas exceptionnels* ».

En revanche l'obusier léger de 120, qui répond à l'emploi au niveau inférieur (corps d'armée ou division), ne voit pas le jour. L'avant-projet Rimailho reste dans les limbes, comme plusieurs autres. Deux prototypes sont bien réalisés (120 Mourcet en 1902, 120 Roy en 1904), mais la question est enterrée en 1905, à la suite d'une note du lieutenant-colonel Baquet qui préconise d'adapter le 75 au tir plongeant, tirant à ricochets des obus explosifs, en faisant varier la charge. Une solution trop simple, trop bon marché pour ne pas séduire. D'autre part, en cette première décennie du XX^e^ siècle, « *les idées en étaient aux actions rapides* [...] *les matériels lourds étaient peu en honneur, en général, même auprès de beaucoup d'artilleurs.* » (Challéat).



Pour les besoins de la photo, notre servant semble déplacer avec aisance l'obus de 155, mais il ne faut pas s'y tromper : *« Croit-on que si l'on avait consulté les servants d'artillerie sur le poids de la munition d'artillerie lourde qu'il convenait d'adopter et de généraliser comme munition courante, il eussent été d'avis d'adopter comme "calibre lourd national" en quelque sorte, le 155 court Schneider, dont le projectile pèse le poids énorme de 43 kilogrammes ? Assurément non ! Et ils auraient eu raison ! »* Ce jugement aussi véhément qu'autorisé émane du général Gascouin, qui a commandé l'artillerie du 1^er^ corps devant Douai, après avoir eu sous ses ordres plusieurs artilleries divisionnaires. Dans ses mémoires (1920), Gascouin souligne que les autres belligérants ont choisi avec sagesse, comme projectile courant d'artillerie lourde courte divisionnaire, un obus de 15 kg (les Allemands) ou de 17 kg (les Britanniques). Sur le bouclier étroit de ce 155 C ont été inscrites à la craie les cotes de préréglage, en face des lettres P, T, Hm et S peintes au pochoir en usine. *(DR)*



Ces deux 155 C Schneider (à bouclier étroit, probablement de construction Saint-Chamond) modèle 1915, n° 77 « *T'en fais pas* » et 78 « *Nénette* », sont en ordre de route sur leur avant-train à contre-appui. Culasses et bouches sont recouvertes de leur manchon de protection en toile, et les chariots de parc sont chargés. À l'arrière-plan, les hommes s'affairent à démonter les tentes. *(Coll. F. Vauvillier)*

Ainsi est-on passé à côté de l'obusier mi-lourd de corps d'armée. Quant au 155 C Rimailho modèle 1904, s'il s'agit d'un affût moderne (à frein hydropneumatique, adaptation en plus gros du modèle du 75), sa bouche à feu a conservé le tracé du 155 C de Bange, ce qui ne lui donne pas une portée supérieure à 6 300 m. Cette caractéristique fera plus tard de lui un canon sans avenir. Mais une autre raison l'a condamné, bien avant le début des hostilités : l'adoption du Rimailho « *a été une erreur regrettable en raison de son poids excessif* », peut-on lire le 3 novembre 1910.

L'emploi du 155 C n'est pas mieux perçu pour la guerre de siège. Le dernier programme en date dans cette catégorie d'artillerie, celui du 20 février 1913 (dit « programme du général de Lamothe »), ne comporte, dans ce calibre, que des mesures relatives aux matériels existants :

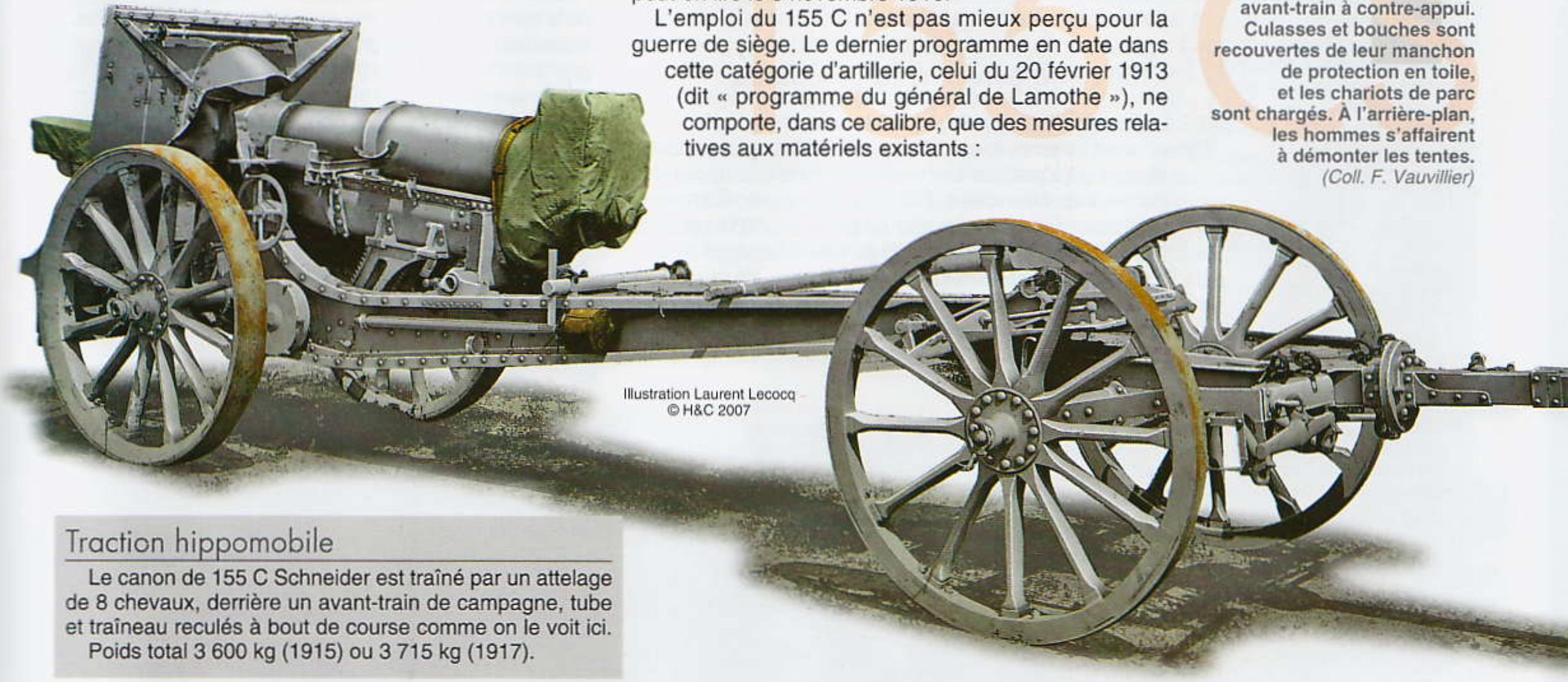
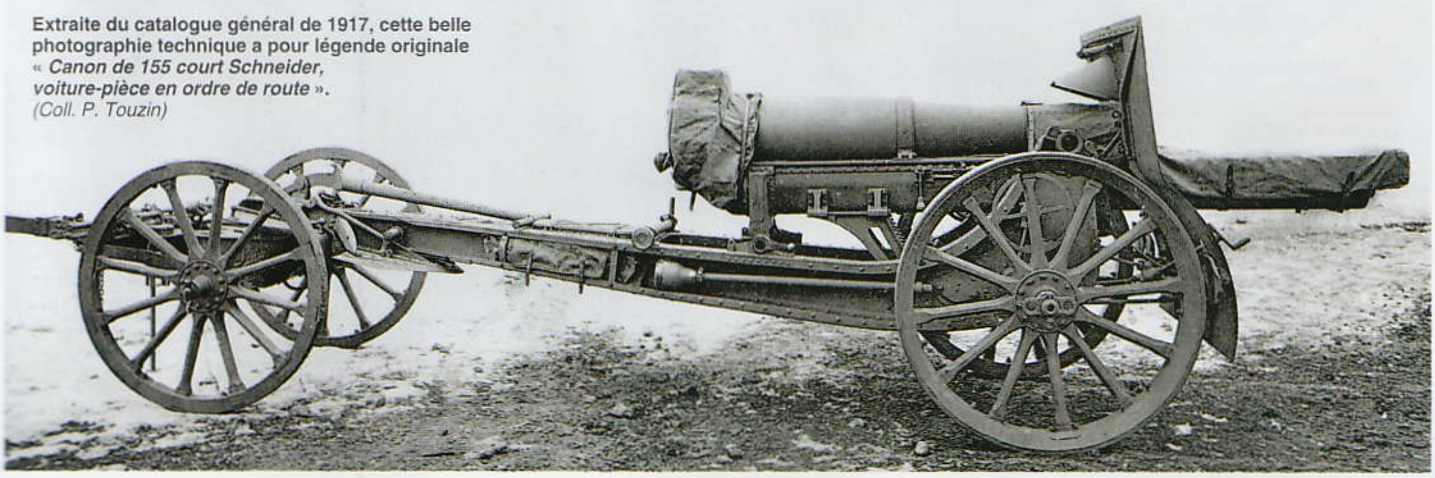


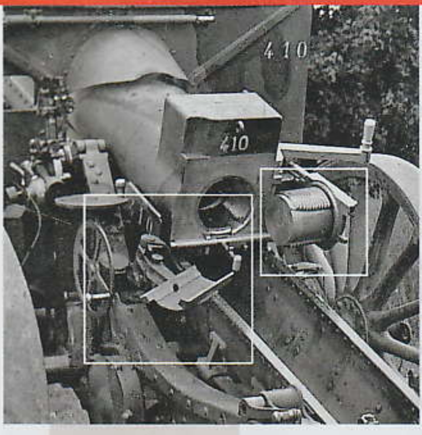
Illustration Laurent Lecocq
© H&C 2007

Traction hippomobile

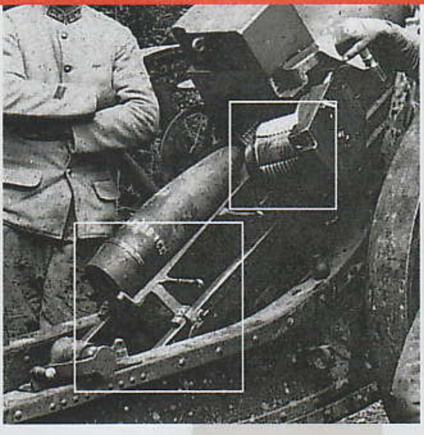
Le canon de 155 C Schneider est traîné par un attelage de 8 chevaux, derrière un avant-train de campagne, tube et traîneau reculés à bout de course comme on le voit ici. Poids total 3 600 kg (1915) ou 3 715 kg (1917).



Extraite du catalogue général de 1917, cette belle photographie technique a pour légende originale « *Canon de 155 court Schneider, voiture-pièce en ordre de route* ». *(Coll. P. Touzin)*



Le MODELE 1915 se reconnaît à sa tête de culasse plate (emploi de la douille en cuivre) et à sa civière de chargement pivotante située à gauche de la culasse, à demeure. *(Coll. P. Touzin)*



Le MODELE 1917 se reconnaît à sa culasse à obturateur plastique de forme arrondie (emploi de gargousses en toile, jetables) et à sa civière de chargement amovible. *(Coll. P. Touzin)*

– envisager la transformation du 155 C modèle 1904 TR en matériel à une seule voiture (le Rimailho devant être finalement assigné à la guerre de siège). Cette mesure ne sera pas réalisée ;

– lancer la transformation du vieux 155 C modèle 1881 en matériel à tir accéléré Filloux modèle 1912.

En revanche, en tant que matériel nouveau, le canon de 155 C, que l'on désigne aussi *obusier puissant*, tirant une munition dépassant 40 kg, n'est retenu dans aucun programme avant 1914 car, pour la guerre de campagne, il est jugé trop encombrant et surpuissant contre du personnel défilé [3], et il est estimé au contraire insuffisant, pour la guerre de siège, contre des organisations bétonnées ou cuirassées.

L'industrie privée à la rescousse

En revanche, nos deux grands industriels privés s'intéressent fortement, avant la guerre, à l'obusier puissant et sont déjà passés aux réalisations de série pour des puissances étrangères. Nous avons vu précédemment que Saint-Chamond a mis au point en 1911, pour le Mexique, un obusier de 15 cm (*➠ GBM 74 pages 57-58*).

Au Creusot, Schneider a débuté plus tôt et est allé plus loin, en signant le 12 juillet 1907 un contrat avec les usines Poutiloff pour livrer à la Russie, en série à partir de 1909, un système d'artillerie complet, du 76,2 mm au 279,4 mm [4]. Au cœur de ce système figurent deux versions d'un obusier puissant — affût haut et affût bas —, ce dernier retenu par la Russie au calibre de 6 pouces (152,4 mm).

Or, en 1914, à la veille même du conflit, alors que les pièces à tir courbe sont presque totalement absentes de notre ordre de bataille, l'attention de la commission des nouveaux matériels d'artillerie est attirée sur l'existence des obusiers puissants Saint-Chamond et Schneider, qui sont tous deux en instance de présentation lorsque la guerre éclate.

Dérivé direct du modèle russe, un obusier de 150 du Creusot est attendu en présentation devant la commission de Lamothe le 7 août 1914, lorsque Saint-Chamond présente un 155 C tirant l'obus réglementaire. Schneider est provisoirement distancé mais les événements vont lui permettre de rattraper son retard.

En effet, avec le déclenchement du conflit que l'on imagine court et ne justifiant donc pas la mise en route de fabrications autres que celles d'entretien et de munitions, la question des nouveaux matériels passe au second plan, pour ne ressurgir qu'à la suite des enseignements tirés de la bataille d'Artois (mai 1915), comme l'écrit le général Joffre dans ses mémoires : «... *les exigences de la guerre de stabilisation ne pouvaient être satisfaites avec les seules ressources de nos matériels existants. Il fallait créer du nouveau. En particulier, la nécessité s'imposa de mettre en ligne un grand nombre de canons courts, tant pour battre les terrains à forte pente que pour détruire les abris blindés que l'ennemi construisait dans ses lignes* ». Le commandant en chef réclame donc, le 24 juin 1915, la mise en fabrication de nouveaux matériels puissants à tir rapide : 500 matériels de 155 C.

Et si le Saint-Chamond est effectivement commandé le premier, et pour une quantité supérieure (400 ex.), Schneider a disposé, grâce à la parenthèse de la guerre « courte », du temps nécessaire pour étudier et construire un matériel plus puissant. Présenté en septembre 1915, son nouvel obusier est adopté sans délai. Un premier marché de 112 ex. est passé en octobre 1915, et la première batterie présentée en recette en

Canon de 155 C Schneider

Portée maximum : 11 900 m avec V° 450 m/s (obus Mle 1915).

Munitions : Mle 1915 : semi-encartouchées. Mle 1917 : gargousses (6 charges). Obus FA Mle 1915 (43,55 kg dont 4,8 kg d'explosif), obus à mitraille Mle 1887 (40,80 kg ; 416 balles de 25 g et 288 fragments de 43 g), obus à balles Mle 1879-1915 (40,59 kg ; 270 balles de 26 g), obus allongé en acier Mle 1914 (43 kg dont 10,2 kg d'explosif),.

Bouche à feu : rayée à droite, longueur 15 calibres (partie rayée 11,4 cal. pour le Mle 1915, 11,2 pour le Mle 1917). Culasse à vis système Schneider. Mle 1915 : culasse à culot plat, mise à feu à gauche. Mle 1917 : culasse à obturateur plastique, mise à feu à droite.

Affût : à long recul du tube. Frein hydraulique et récupérateur hydropneumatique sur traîneau. Flèche longue et évidée, à deux bêches.

Pointage : champ de 6° (par coulissement sur l'essieu) en direction, 0° à + 42° en hauteur.

Poids en batterie : 3 220 kg (1915), 3 300 kg (1917).

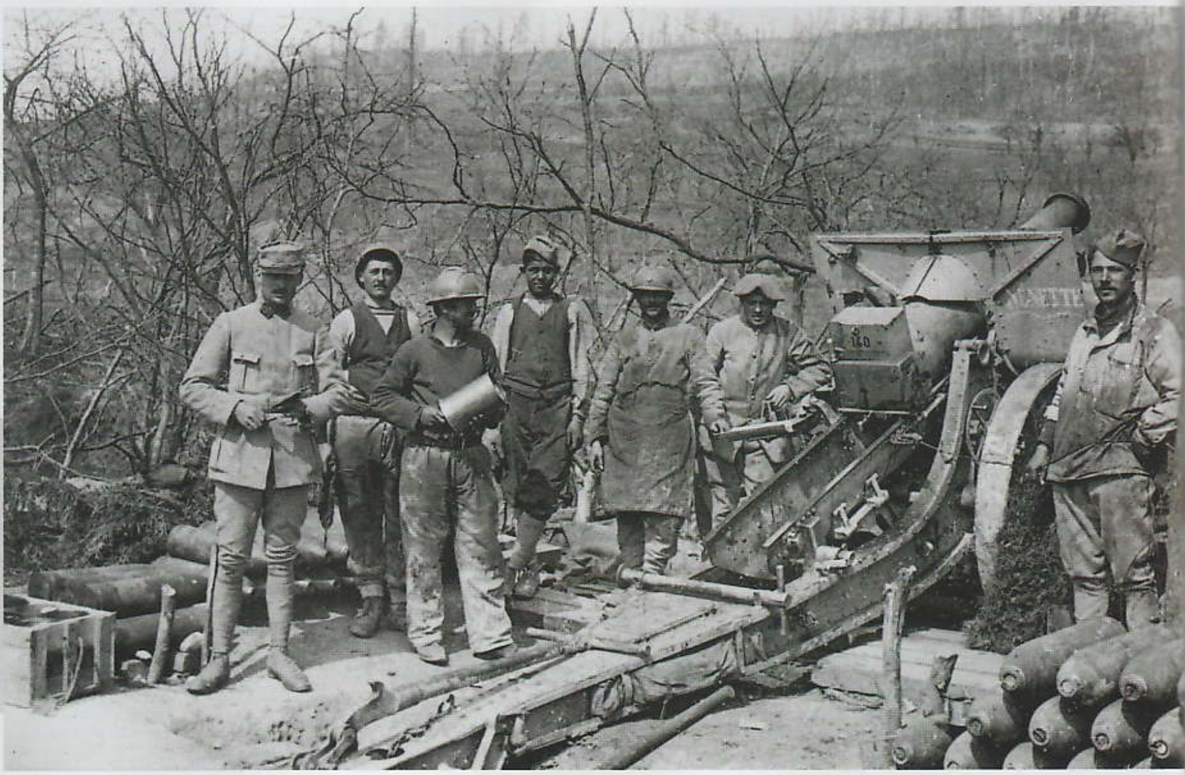
Mise en batterie : 5 minutes minimum.

Cadence : 4 coups/minute.

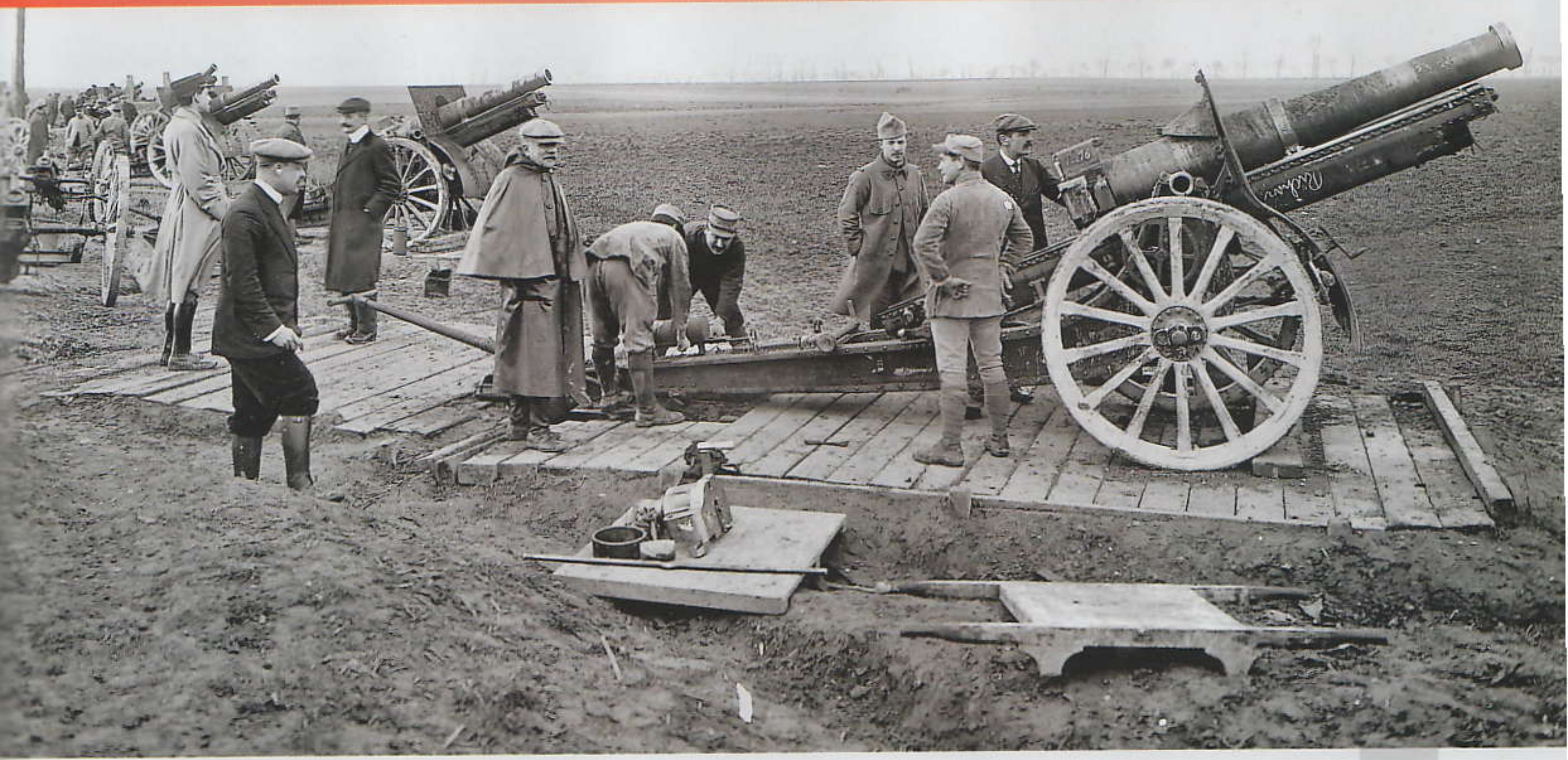
---

[3] Le programme s'oriente à cet effet sur un obusier léger de 105 (ou de 120), qui n'aboutira pas plus en 1913 qu'en 1905, cette fois en raison de la fameuse et malencontreuse « plaquette Malandrin » appliquée au canon de 75. Ainsi passera à la trappe un bon matériel de 105 C Schneider qui venait d'être adopté en principe.

[4] Conversion des mesures russes de l'époque.



Combien de pièces différentes ont-elles été surnommées « *Nénette* », du nom de la très populaire petite amie de Rintintin ? Sans doute beaucoup... C'est le cas de la pièce n° 140 sortie, supposons-nous, des usines Schneider du Creusot, à en juger par la forme caractéristique du bouclier, bombé et recouvrant les roues. Les servants appartiennent au 117e RALH. Ce document met en évidence la douille en cuivre (entre les mains de l'un des servants) que tire l'obusier dans sa première forme, modèle 1915. *(DR)*

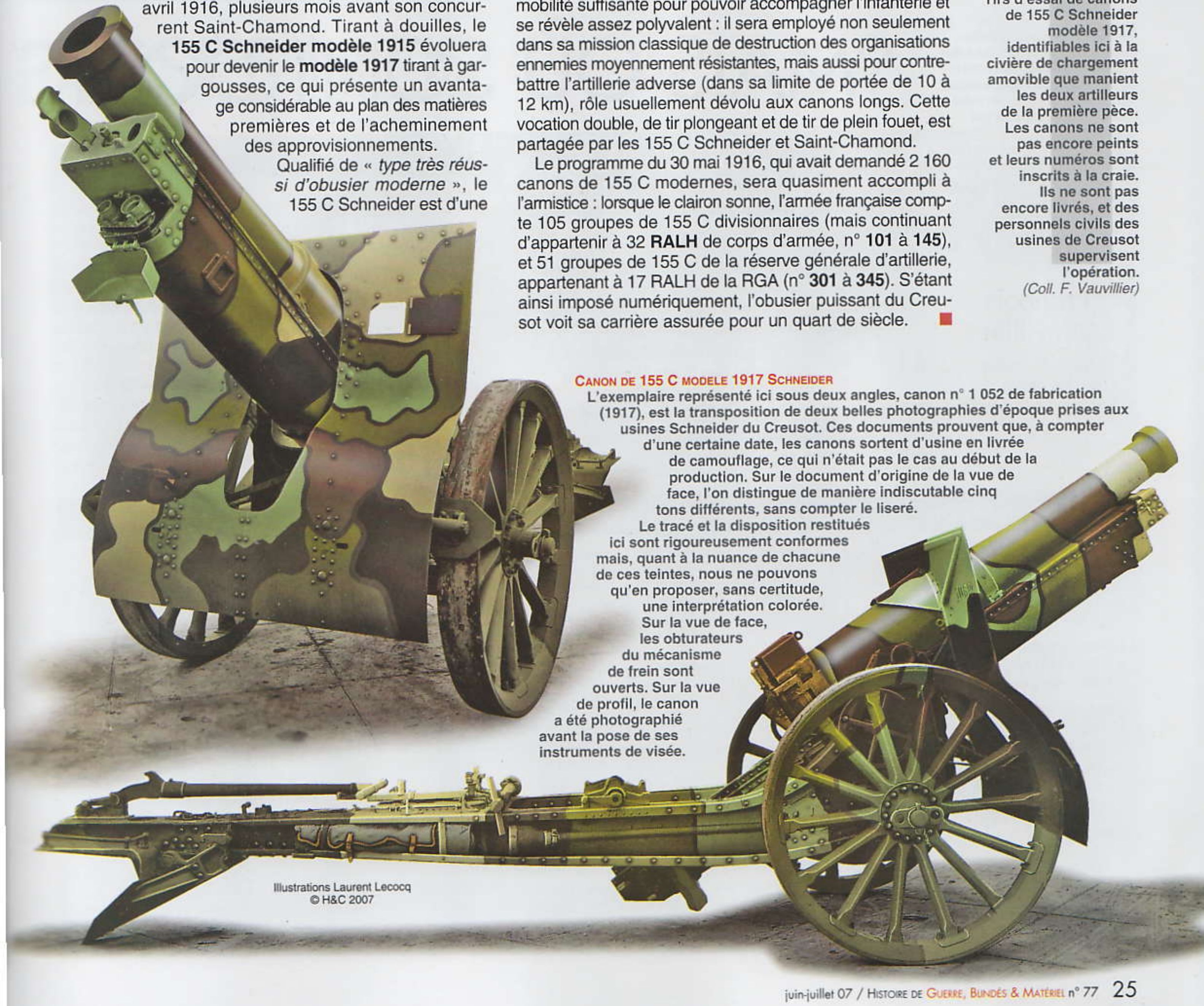


Tirs d'essai de canons de 155 C Schneider modèle 1917, identifiables ici à la civière de chargement amovible que manient les deux artilleurs de la première pèce. Les canons ne sont pas encore peints et leurs numéros sont inscrits à la craie. Ils ne sont pas encore livrés, et des personnels civils des usines de Creusot supervisent l'opération. *(Coll. F. Vauvillier)*

avril 1916, plusieurs mois avant son concurrent Saint-Chamond. Tirant à douilles, le **155 C Schneider modèle 1915** évoluera pour devenir le **modèle 1917** tirant à gargousses, ce qui présente un avantage considérable au plan des matières premières et de l'acheminement des approvisionnements.

Qualifié de « *type très réussi d'obusier moderne* », le 155 C Schneider est d'une mobilité suffisante pour pouvoir accompagner l'infanterie et se révèle assez polyvalent : il sera employé non seulement dans sa mission classique de destruction des organisations ennemies moyennement résistantes, mais aussi pour contrebattre l'artillerie adverse (dans sa limite de portée de 10 à 12 km), rôle usuellement dévolu aux canons longs. Cette vocation double, de tir plongeant et de tir de plein fouet, est partagée par les 155 C Schneider et Saint-Chamond.

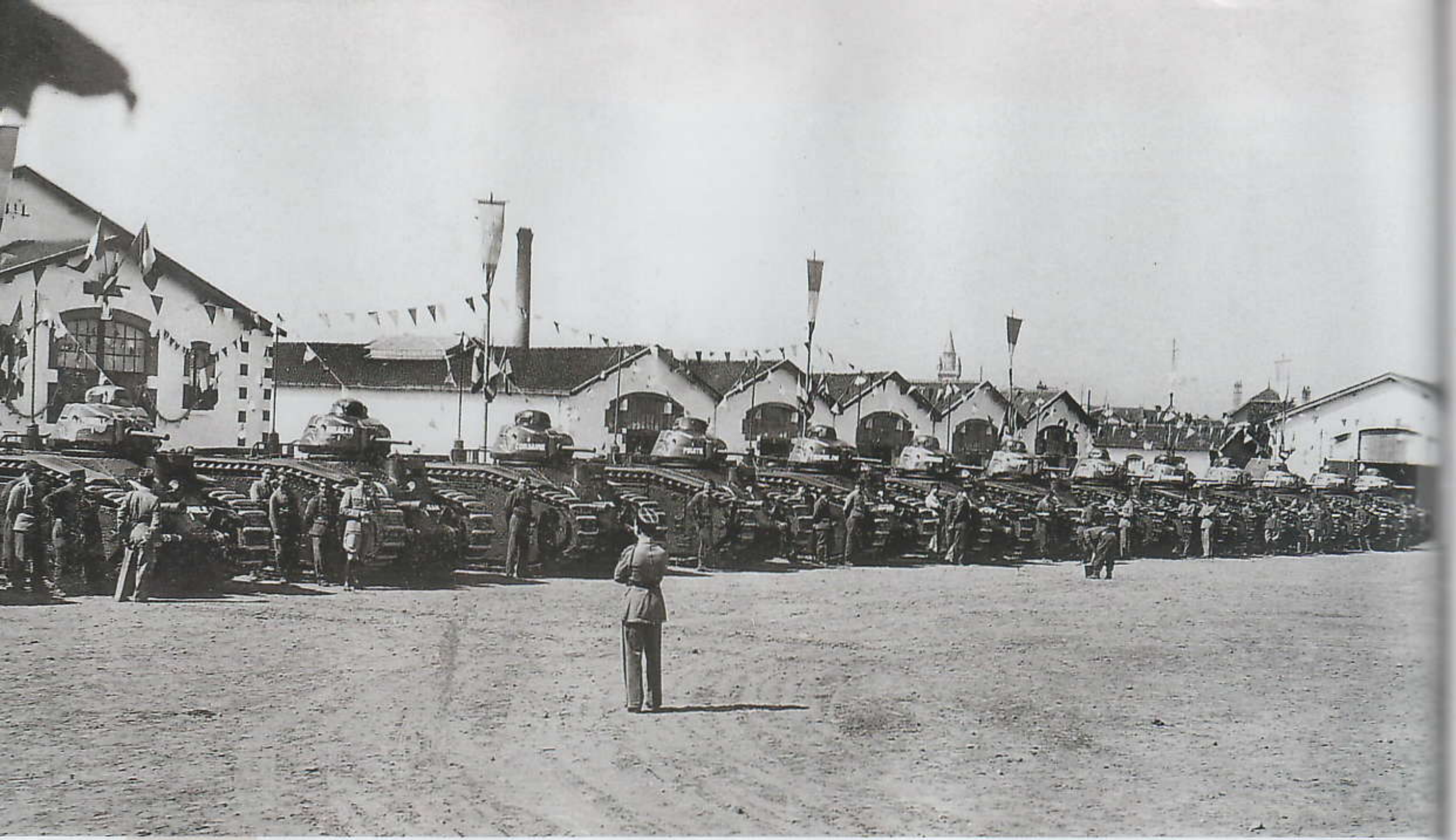
Le programme du 30 mai 1916, qui avait demandé 2 160 canons de 155 C modernes, sera quasiment accompli à l'armistice : lorsque le clairon sonne, l'armée française compte 105 groupes de 155 C divisionnaires (mais continuant d'appartenir à 32 **RALH** de corps d'armée, n° **101** à **145**), et 51 groupes de 155 C de la réserve générale d'artillerie, appartenant à 17 RALH de la RGA (n° **301** à **345**). S'étant ainsi imposé numériquement, l'obusier puissant du Creusot voit sa carrière assurée pour un quart de siècle. ■



CANON DE 155 C MODELE 1917 SCHNEIDER

L'exemplaire représenté ici sous deux angles, canon n° 1 052 de fabrication (1917), est la transposition de deux belles photographies d'époque prises aux usines Schneider du Creusot. Ces documents prouvent que, à compter d'une certaine date, les canons sortent d'usine en livrée de camouflage, ce qui n'était pas le cas au début de la production. Sur le document d'origine de la vue de face, l'on distingue de manière indiscutable cinq tons différents, sans compter le liseré. Le tracé et la disposition restitués ici sont rigoureusement conformes mais, quant à la nuance de chacune de ces teintes, nous ne pouvons qu'en proposer, sans certitude, une interprétation colorée. Sur la vue de face, les obturateurs du mécanisme de frein sont ouverts. Sur la vue de profil, le canon a été photographié avant la pose de ses instruments de visée.

Illustrations Laurent Lecocq
© H&C 2007



Au 508e RCC de Lunéville, une partie des chars du futur 8e BCC. On reconnaît, de gauche à droite, les chars *Terrible*, *Ouragan*, *Corsaire*, *Pirate* et *Tromblon*, ainsi que huit autres, dont l'*Éclair*. Les tourelles ont été ornées de grands motifs à la craie reprenant les heaumes et les canons croisés, symboles des chars. *(Coll. S. Bonnaud)*

MAIS OÙ SONT DONC

François Vauvillier

avec les notes sur les unités de

Roger Avignon

Poursuivant notre étude entamée dans le précédent numéro, nous nous intéressons à présent à la manière dont les dotations en chars B ont été réalisées au sein des unités.

À la déclaration de la guerre le 2 septembre 1939, le décompte de chars B s'établit précisément ainsi :

132	en quatre bataillons de 33 chars
2	à l'école des chars (Versailles)
5	au dépôt n° 511 (Bourges)
10	disponibles (les derniers reçus)
14	prêts chez les constructeurs
163	*(dont 34 B 1)*

I - CHARS AFFECTÉS AVANT L'ATTAQUE ALLEMANDE

Avec les sorties d'usine, cette situation évolue comme l'indique le **tableau 1** ci-dessous. Le 5 octobre, le programme initial, dit « des cinq premiers bataillons » *(➡ GBM 76, page 39)*, est totalement réalisé, avec 174 chars sortis d'usine dont les tout derniers, encore chez les constructeurs, seront réceptionnés le 10 octobre.

Les disponibilités progressives permettent de mettre sur pied, de novembre 1939 à fin avril 1940, quatre autres bataillons qui passent du statut de « *bataillons de manœuvre* » (période durant laquelle ils sont en cours de formation), au statut de BCC proprement dit. Le 1er mai 1940, les 46e et 47e de la future 4e DCr sont encore, vus de l'EMA, des bataillons de manœuvre.

Voici à présent, dans l'ordre chronologique de leur

1 - ETAT DE SITUATION DES CHARS B, d'octobre 1939 au 1er mai 1940 *(documents EMA/SAET)*

	5 oct. 39		1er nov. 39		1er déc. 39		1er janv. 40		1er mars 40		1er avril 40		1er mai 40[B]	
QUANTITÉS	**B 1**	**B 1*bis***	**B 1**	**B 1*bis***	**B 1**	**B 1*bis***	**B 1**	**B 1*bis***	**B 1**	**B 1*bis***	**B 1**	**B 1*bis***	**B 1**	**B 1*bis***
Sorties de fabrication *(EMA/SAET)*	34	140	34	140	34	150	34	166	34	211	34	253	34	280
Idem (sur les tableaux de Lavirotte)	"		"	*(143)*[A]	"	*(156)*[A]	"	*(171)*[A]	"	*(223)*[A]	"	*(268)*[A]	"	*(300)*[A]
Existant aux armées														
a - dans les bataillons	23	109	23	109	24	105	16	119	16	144	16	172	13	185
b - dans les parcs (réparation ou en volant)	3	–	2	–	–	4	–	1	–	10	–	17	2	7
Dans les formations de l'intérieur														
a - dépôts, écoles et divers	8	6	8	2	10	2	18	2	18	2	18	3	19	3
b - bataillons de manœuvre	–	–	–	–	–	12	–	21	–	32	–	25	–	50
Disponibles														
a - à l'ERGM de Gien	–	18	1	25	–	19	–	11	–	–	–	14	–	] 35
b - chez les constructeurs	–	7	–	4	–	8	–	12	–	23	–	22	–	
Totaux	**34**	**140**	**34**	**140**	**34**	**150**	**34**	**166**	**34**	**211**	**34**	**253**	**34**	**280**

A. Ces quantités sont supérieures (➡ tableau de GBM 76, p. 40). Ceci tient au fait que, dressant un bilan strictement industriel, l'ingénieur principal Lavirotte enregistre les « *sorties de chaîne* ». Mais les chars doivent ensuite subir une mise au point avant le passage devant la commission de réception et l'expédition à l'ERGM de Gien.

B. Colonne reconstituée d'après des éléments d'origine différente des précédentes. Le total de 314 chars au 1er mai 1940 est réputé exact, selon les procès-verbaux de réception. Toutefois, la même source donne, une page plus loin, seulement 32 chars « *en instance de sortie et à Gien* », au lieu de 35. Un autre document, dressé par l'EMA/SAET, donne, toujours le 1er mai 1940, 35 chars disponibles en ERM (Gien non précisé), qui permet alors de retomber sur le même chiffre total.

constitution, les bataillons de chars B dotés avant le 10 mai 1940 (➠ **tableau 2**, côté gauche, page 28).

37e BCC *(formé par le II/511e RCC de Verdun)*

Ce bataillon est le seul à avoir changé intégralement de matériel chars durant la période d'attente. Le 37e est mobilisé avec ses chars B 1 (blindés à 40 mm), qu'il reverse progressivement pour percevoir, par compagnie complète, des chars B 1*bis* neufs :

- *1re compagnie* : le 28 septembre 1939 ;
- *2e compagnie* : le 17 décembre 1939 ;
- *3e compagnie et CE* : le 2 mai 1940.

Ce rééquipement progressif explique que le 37e BCC soit composé, en mai 1940, de chars portant des numéros fort divers, dont certains très élevés. Le 10 mai, il est complété d'un char versé par le 41e BCC (no **313**).

(➠ dotation au départ le 11 mai dans GBM 76, page 47)

15e BCC *(formé par le II/510e RCC de Nancy)*

Ce bataillon est le premier constitué sur chars B 1*bis* blindé à 60 mm. Les moteurs de ces 34 chars du « 2e bataillon » de fabrication (nos **201** à **235**, sauf le **231** *Dijon*[1]) sont du type d'origine dit « de 250 chevaux » (en réalité poussé à 272 ch) équipant le B 1. Le 18 avril 1940, une permutation partielle réalisée avec son bataillon-frère le 8e BCC, lui fait recevoir huit chars de la série suivante, à moteur de 300 chevaux, en échange nombre pour nombre.

(➠ dotation au départ le 13 mai dans GBM 76, page 45)

8e BCC *(formé par le 508e RCC de Lunéville)*

Second bataillon constitué sur chars B 1*bis*, et le premier à disposer du moteur de 300 chevaux. L'unité perçoit 33 chars du « 3e bataillon » de fabrication (nos **236** à **270** sauf les **251** et **264**). Puis, le 18 avril 1940, la permutation avec le 15e BCC lui fait recevoir huit chars de la série précédente. Un 34e appareil, le n° **402** de fabrication ultérieure, est attribué au chef de bataillon.

(➠ dotation au départ le 13 mai dans GBM 76, page 45)

28e BCC *(formé par le 512e RCC de Châlons-s-M.)*

Troisième bataillon constitué sur B 1*bis*, dernier doté avant la déclaration de guerre. Il est composé, au départ, de manière homogène avec les appareils du « 4e bataillon » de fabrication (nos **271** à **305**) mais quatre d'entre eux sont en réparation début mai (nos **274**, **278**, **297** et **303**) et, de ce fait, le 28e BCC est recomplété le 10 mai 1940, avec *cinq* chars, versés par les 41e BCC (nos **326** et **352**) et 49e BCC (nos **355**, **411** et **415**).

(➠ dotation au départ le 11 mai dans GBM 76, page 47)

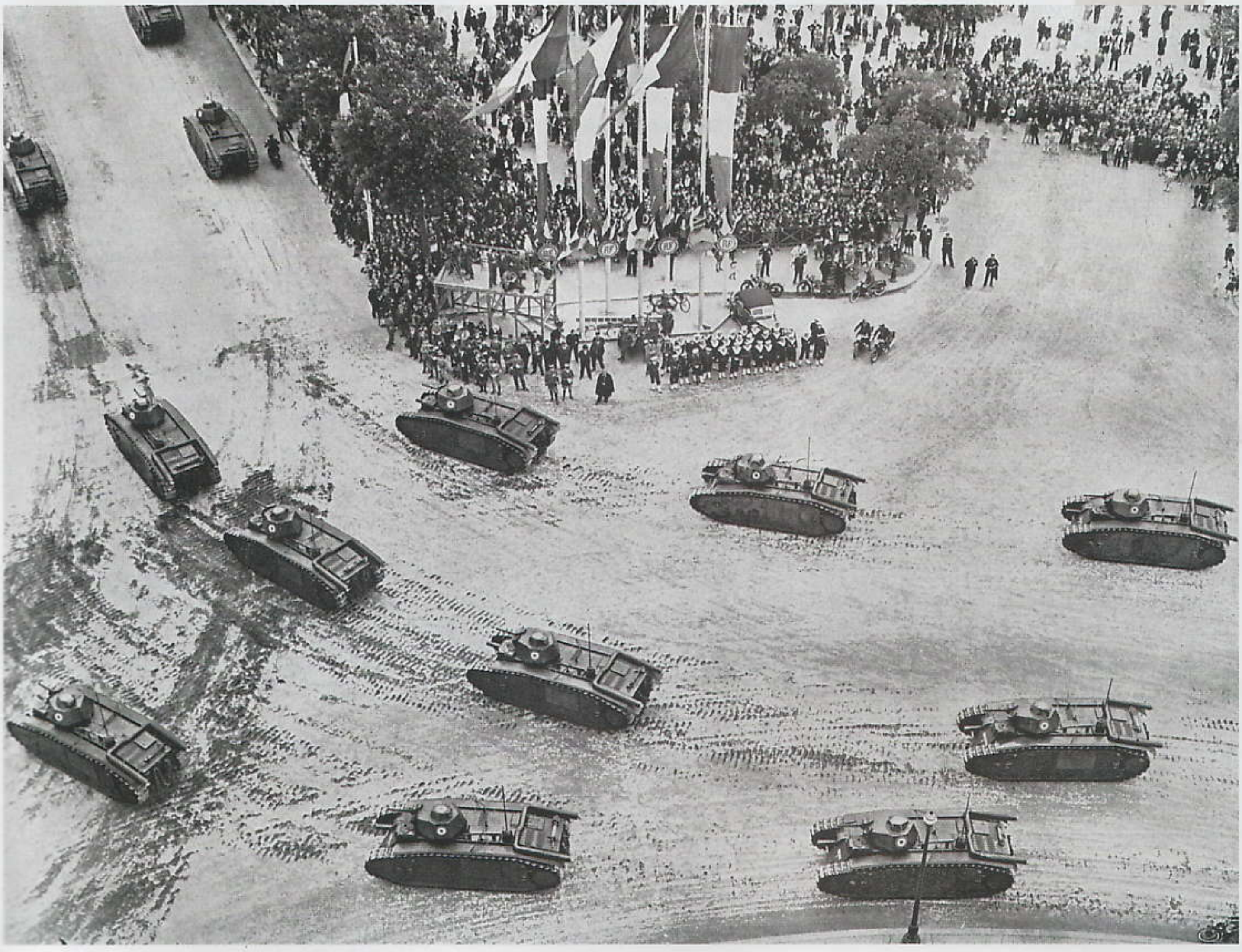
41e BCC

Premier bataillon formé en temps de guerre, il est doté de 34 chars situés, pour l'essentiel, à cheval sur deux tranches de fabrication (« 5e et 6e bataillons »), décalage lié au rééquipement du 37e BCC qui a consommé entretemps une partie des ressources nouvelles.

Du fait que la 3e DCr n'est pas considérée opérationnelle au moment de l'attaque allemande, elle reçoit

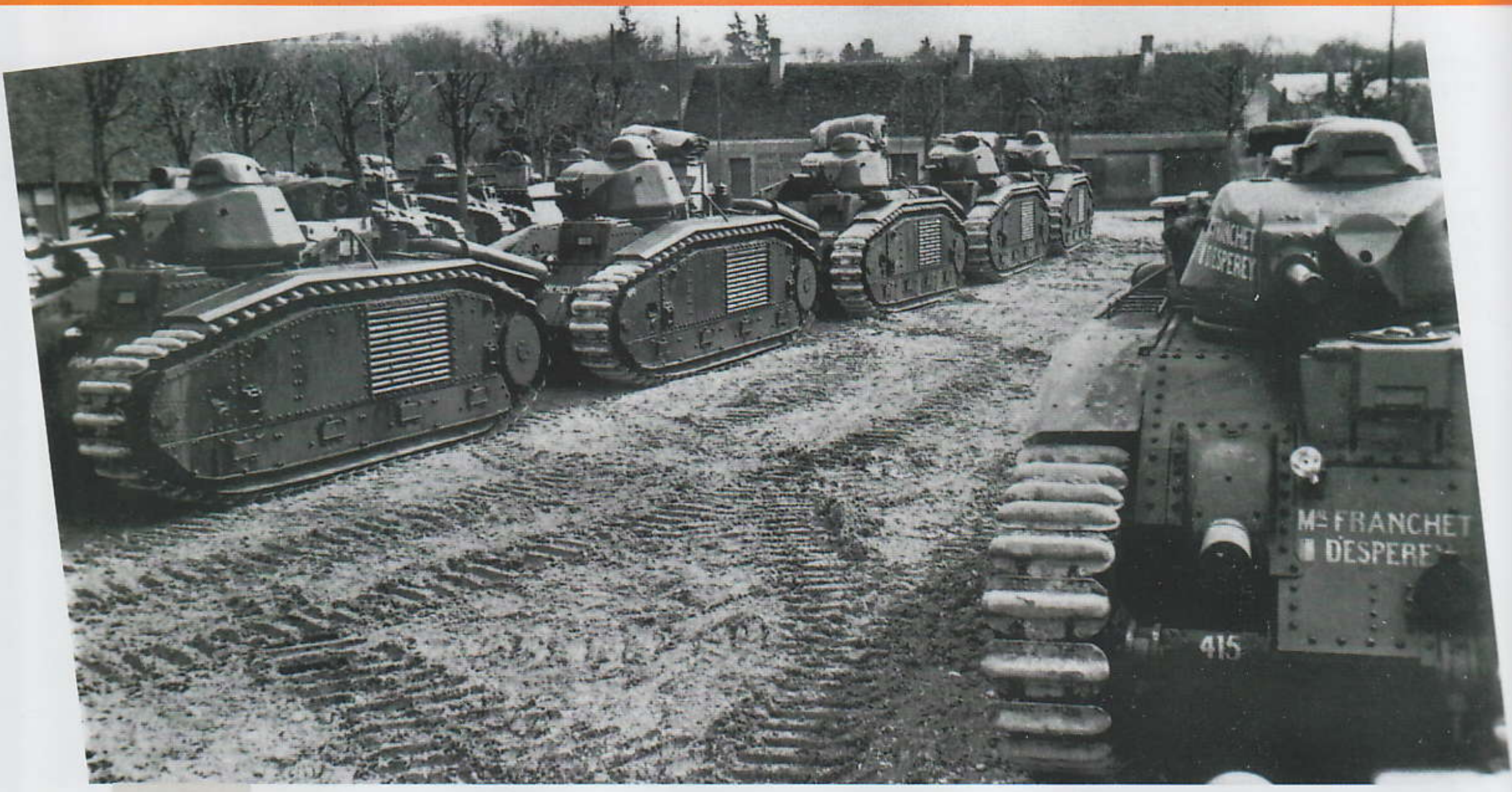
PASSÉS NOS CHARS B ?

Ces chars B 1*bis* participant au défilé du 14 juillet 1939 à Paris appartiennent au 508e RCC de Lunéville (qui formera notamment le 8e BCC), envoyé dans la capitale à cette occasion. Nous y voyons une compagnie au complet, capitaine en tête suivi de ses trois sections en trois files. Le détail qui frappe le plus est la présence de cocardes tricolores sur les tourelles et au sommet des « clochetons » (tourelleaux). Cette mesure, réglementaire dans la cavalerie depuis le printemps 1938, n'est pas du tout typique des chars d'infanterie avant la fin mai 1940. Ces cocardes seront effacées à la mobilisation. *(DR)*



NOTES

[1] Le **231** *Dijon* est reversé au dépôt 511 à Bourges le 19 janvier 1940 comme char d'instruction. Nous savons, par des photographies, qu'il est tombé aux mains de l'ennemi.



L'embarquement du 49e BCC à Gien. Neuf appareils sont visibles sur ce beau document. Les premiers de la file de gauche sont les 343 *Pommard* et 347 *Mercurey*, de la 2e section de la 2e compagnie qui combattront au sein de celle-ci en mai 1940. À droite, le 415 *Mal Franchet d'Esperey* offre l'intéressant exemple d'un char ayant changé de nom et d'affectation : devenu *Quincy*, il sera versé au 28e BCC le 10 mai.
(Coll. R. Avignon)

l'ordre de compléter la 1re DCr en divers matériels déficitaires. À ce titre, le 41e BCC verse notamment, le 10 mai, un appareil au 37e BCC et deux au 28e.

(➡ dotation au départ le 13 mai dans GBM 76, page 49)

49e BCC

Second bataillon de formation, il est doté de 35 chars situés en majeure partie à cheval sur deux tranches de fabrication (« 6e et 7e bataillons »).

Le 10 mai, le 49e BCC verse, dans le contexte indiqué pour le 41e, trois appareils au 28e BCC.

(➡ dotation au départ le 13 mai dans GBM 76, page 49)

46e BCC

Troisième bataillon de formation du temps de guerre, il est composé, d'origine (mars-avril 1940), de chars s'étalant principalement sur quatre tranches différentes (« 7e, 8e, 9e et 10e bataillons »).

(➡ dotation au départ le 15 mai page ci-contre)

47e BCC

L'offensive allemande surprend ce bataillon en cours de formation alors qu'il compte seulement 23 chars ventilés dans ses trois compagnies et sa compagnie d'échelon. Devant l'urgence, il est mis sur pied de guerre à deux compagnies de combat seulement.

(➡ dotation au départ le 16 mai page ci-contre)

Les bataillons amalgamés ou réorganisés

Fin mai et début juin, devant les pertes énormes dues aux premiers combats, chacune des quatre DCr n'est plus dotée que d'un seul bataillon B :

1re DCr : les deux bataillons (37e et 28e) ayant été anéantis, seul le **28e BCC** sera rééquipé à neuf (*➡ pp. 30-31*), tandis qu'une compagnie de marche du 37e subsistera en dehors de la division (*➡ pp. 30-31).*

2e DCr : après le 20 mai, les huit chars restant du 15e BCC et les cinq chars restant du 8e BCC sont ras-

2 - AFFECTATIONS DES CHARS B 1*bis* SELON LEURS TRANCHES DE FABRICATION

2a - Dotations des 8 BCC à leur départ (10-16 mai)									2b - Dotations nouvelles réalisées ensuite (17 mai-22 juin)													
	2e DCr		1re DCr		3e DCr		4e DCr		2e DCr	1re DCr	Compagnies de marche et CACC						Colonnes		CM	Autres chars		Total
Tranches de fabrication	15e	8e	28e	37e	41e	49e	46e	47e	8/15	28e rec.	3/37	347e	348e	349e	352e	46/47	Beaulieu	Centre	1/10e	tracés	????	
2e : n° 201 à 235	26	8									*ne compte que des chars préexistants réaffectés*									1_{231}		35
3e : n° 236 à 270	8	25	1									1										35
4e : n° 271 à 305			29	2					3											1_{303}		35
5e : n° 306 à 340			1	19	15																	35
6e : n° 341 à 375			2		15	14	2	1				1										35
7e : n° 376 à 410		1		4	1	15	8	5				1										35
8e : n° 411 à 445			2	2		3	13	7		3			5									35
9e : n° 446 à 480				8			6	7		12							2					35
10e : n° 481 à 515							6	3		8			1		1	5		6	3	1_{483}		34 A
Commandes de guerre																						
Renault *n° 516 à 551* B										9			4	10	5	4	1			1_{551}	$2\,^{526}_{550}$	36 B
AMX *n° 736 à 749* B										1					3	2	4					10 B
Schneider *n° 856 à 861* B										1					1		1	3				6 B
FCM *n° 876 à 878* B																			3			3 B
FAMH *néant* B																						
Totaux par unité	34	34	35	35	31	32	35	23	3	34	0	3	10	10	10	11	8	9	6	4	2	**369**
Totaux par DCr		68		70		63		58														
Total des 3 DCr aux armées le jour du départ						**201**			*+ préexistant + trois CACC*		*+ 5 chars B1*	*+ 12 chars B1*	*+ 1 préexistant*					*Hypothèse FV*	*+ 2 préexistant*			
Plus 5 en PEB (4 du 28e, 1 du 41e) soit						206																

Notes
A. Un appareil étant supposé non construit dans cette tranche.
B. Les numéros et les quantités totales indiquées ici demeurent des suppositions découlant de l'hypothèse développée dans GBM 76, pages 41-44.

CHARS DU 46e BCC

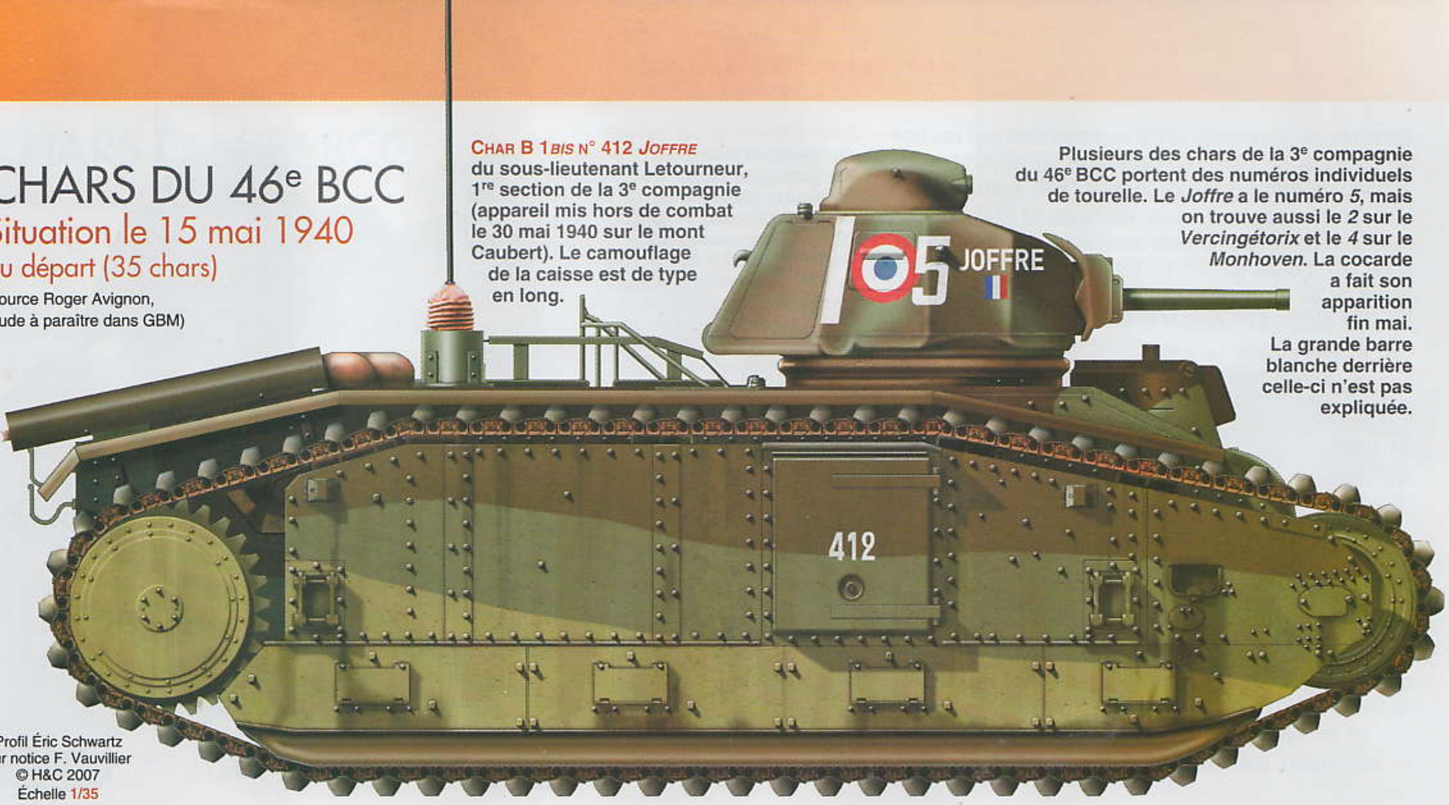
Situation le 15 mai 1940

au départ (35 chars)

(source Roger Avignon, étude à paraître dans GBM)

Char B 1*bis* n° 412 *Joffre* du sous-lieutenant Letourneur, 1re section de la 3e compagnie (appareil mis hors de combat le 30 mai 1940 sur le mont Caubert). Le camouflage de la caisse est de type en long.

Plusieurs des chars de la 3e compagnie du 46e BCC portent des numéros individuels de tourelle. Le *Joffre* a le numéro *5*, mais on trouve aussi le *2* sur le *Vercingétorix* et le *4* sur le *Monhoven*. La cocarde a fait son apparition fin mai. La grande barre blanche derrière celle-ci n'est pas expliquée.



Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

Sept numéros incertains

466 475 476

+ hypothèses FV (000) :

359 *(ex-Arbois)*
400 *(ex-Quéant-Drocourt)*
423 488

Chef de bataillon

474	Armor

Compagnie d'échelon

390	Montfaucon
486	Gaston de Foix
414	Mal Pétain
363	Lt d'Harcourt

1re compagnie

475	Gascogne
1re section	
466	Porthos
392	Mont-Cornillet
476	Bournazel
2e section	
000	D'Artagnan
000	Aramis
406	Athos
3e section	
422	Turenne
450	Aquitaine (2e)
442	Lieutenant de Gissac

2e compagnie

445	Jean Mermoz
1re section	
420	Du Guesclin
000	Beau Manoir
384	Saint-Michel
2e section	
484	Lyautey
398	Berry-au-Bac
421	Vauban
3e section	
417	Albert 1er
399	Sampiero-Corso
000	Jean Bart (1er)

3e compagnie

485	Maginot
1re section	
440	Chef d'escadron Bossut
412	Joffre
481	Vercingétorix (2e)
2e section	
444	Chasseur Entziger
482	Gal Mangin (2e)
443	Mal-des-Logis Dumoutier
3e section	
455	Cambronne (1er)
441	Général Monhoven
391	Craonne

4e DCR

CHARS DU 47e BCC

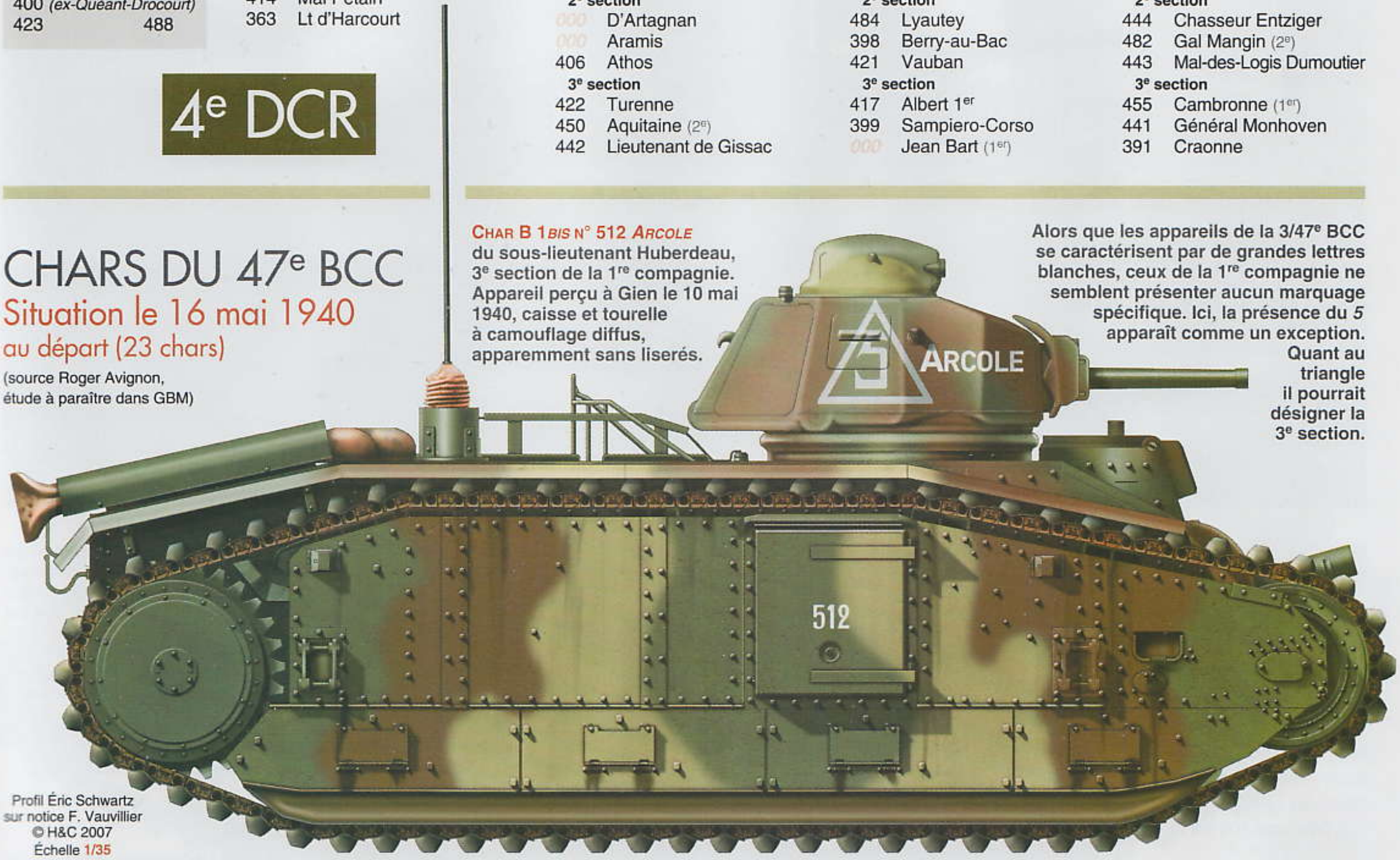
Situation le 16 mai 1940

au départ (23 chars)

(source Roger Avignon, étude à paraître dans GBM)

Char B 1*bis* n° 512 *Arcole* du sous-lieutenant Huberdeau, 3e section de la 1re compagnie. Appareil perçu à Gien le 10 mai 1940, caisse et tourelle à camouflage diffus, apparemment sans liserés.

Alors que les appareils de la 3/47e BCC se caractérisent par de grandes lettres blanches, ceux de la 1re compagnie ne semblent présenter aucun marquage spécifique. Ici, la présence du *5* apparaît comme une exception. Quant au triangle il pourrait désigner la 3e section.



Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

Chef de bataillon

477	Condé (2e)

Compagnie d'échelon

380	Malmaison
436	Tourville

1re compagnie

425	Jeanne d'Arc
1re section	
446	Jemmapes
490	Rivoli
418	Mangin (1er)
2e section	
435	Jean Bart (2e)
404	Crouy
358	Jurançon
3e section	
426	Vercingétorix (1er)
405	Petit Verly
512	Arcole

2e compagnie

La 2e compagnie reverse les cinq chars qu'elle a perçus, à raison de trois à la 1re compagnie (15 mai) et deux à la compagnie d'échelon (16 mai). Elle ne participera pas aux opérations comme 2/47e BCC, mais en tant que compagnie autonome, étant transformée en 349e CACC.

3e compagnie

424	Richelieu
1re section	
456	Marengo
509	Lodi
447	Valmy
2e section	
457	Friedland
479	Ulm
383	Kemmel
3e section	
478	Eylau
437	Surcouf (1er)
410	Dardanelles

Une énigme à la 2/47e

000 Calais

Appareil d'existence certaine, perçu *« en mai 1940 à la 2e compagnie »*, mais introuvable dans les récits du 47e BCC, ni dans ceux de la 349e CACC. Pourtant, le *Calais* fait campagne puis est remis en juillet 1940 au parc de Périgueux.

Hypothèse FV : 526

semblés en une seule unité commandée par le chef de corps du 8ᵉ BCC. Le **bataillon Girier 8/15** sera ensuite réorganisé, les 27-29 mai 1940, comme suit :

– *1ʳᵉ compagnie* (éléments de la 347ᵉ CACC, → dotation initiale page 31), avec seulement les trois B 1*bis* de la 347ᵉ, deux du 15ᵉ, un du 8ᵉ et trois des quatre[2] chars du 28ᵉ BCC revenus de réparation du PEB 101 : les **274** *Bône*, **278** *Rabat* et **297** *Hanoï*.

– *2ᵉ compagnie* (= 348ᵉ CACC, → dotation page 33)

– *3ᵉ compagnie* (= 349ᵉ CACC, → dotation page 33)

3ᵉ DCr : du 6 au 9 juin, le **41ᵉ BCC**, auquel il reste 21 chars en propre, reçoit les 15 chars restant du 49ᵉ BCC. Ce dernier, replié vers l'intérieur, terminera la campagne sans avoir perçu de nouveaux chars.

4ᵉ DCr : le 7 juin, les 46ᵉ et 47ᵉ sont amalgamés en un unique **bataillon 46/47**, organisé comme suit :

– *1ʳᵉ compagnie de marche* : sans char. Nous la retrouverons plus loin.

– *2ᵉ compagnie de marche* : perçoit les quatre chars restant au 46ᵉ BCC (puis deux autres les 13 et 19 juin) et les quatre chars restant du 47ᵉ.

– *3ᵉ compagnie de marche* : c'est la Cie 3/37 (→ détails infra), qui sera incorporée le 11 juin.

CHAR B 1*BIS* N° 534 *BUGEAUD*
de l'aspirant Maingard, 3ᵉ section, 3ᵉ compagnie du 28ᵉ BCC reconstitué. Plusieurs des chars du 28ᵉ BCC reconstitué portent, à l'avant, un grand drapeau tricolore (*Condé*, *Duguesclin*, etc.). Le 534 *Bugeaud* (indicatif .L peint sur le flanc arrière dans un carré) possède cette particularité, ainsi que d'autres détails encore plus spécifiques : un second drapeau tricolore sous la caisse, et un emplacement inhabituel, d'ailleurs peu approprié, pour son nom de baptème. Profitons de cette vue de face pour observer que, sur les chars de dernière fabrication, les écrans de chenilles jouxtent la caisse, sans laisser de jour comme auparavant, et que la ligne horizontale de raccordement des plaques de blindage avant n'est plus chanfrénée, mais à arête vive. Le char 534 est présumé sorti de la chaîne de montage de Billancourt et en porte le camouflage.

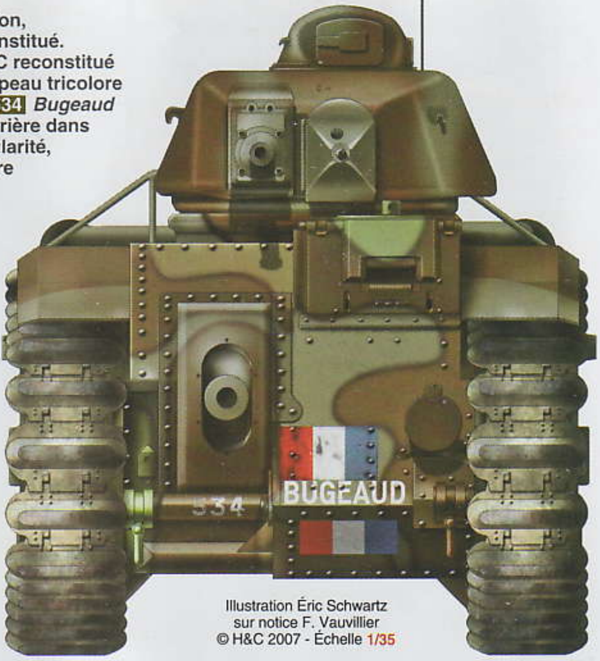
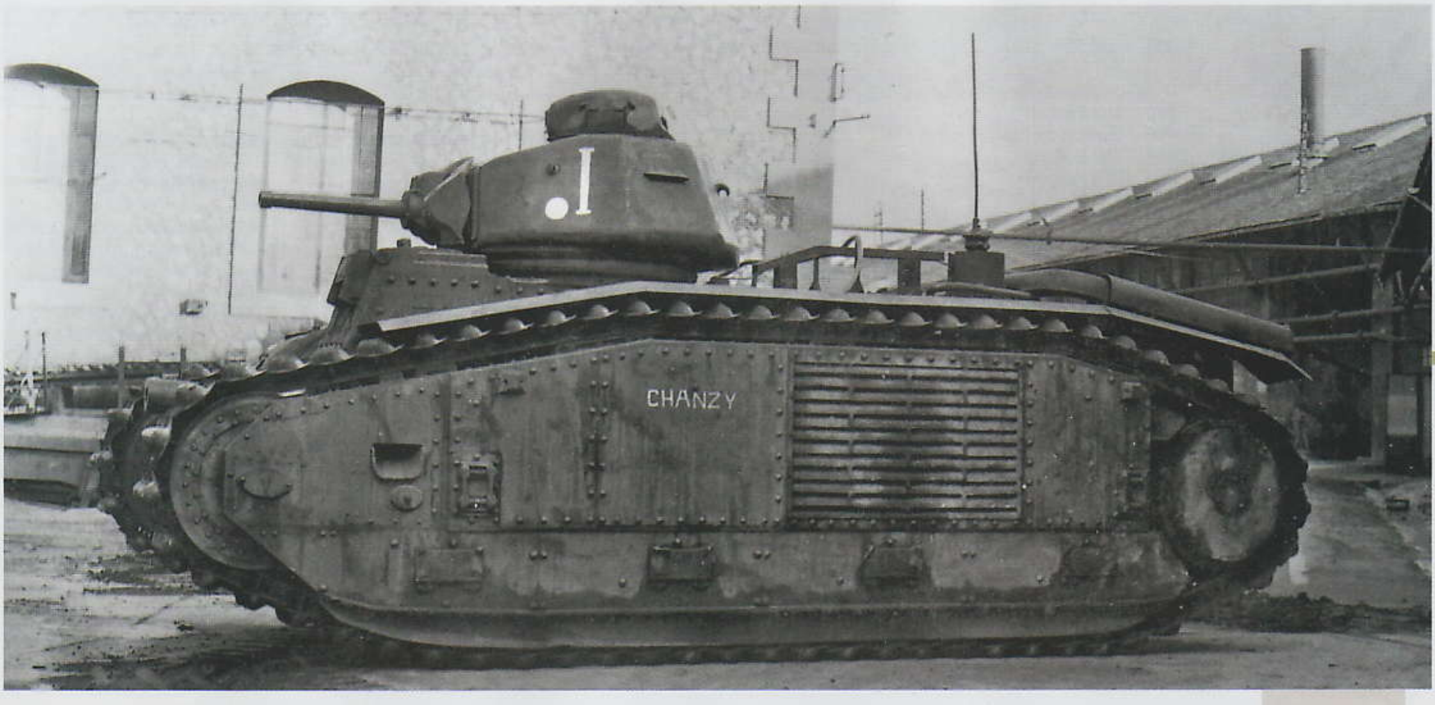


Illustration Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35



Le *Chanzy*, appartenant au 28ᵉ BCC reconstitué. Comme tous les chars des dernières fabrications, il est équipé d'une antenne fleuret, plus fine et moins haute que les premiers modèles.
(Coll. F. Vauvillier)

II - CHARS AFFECTÉS APRÈS L'ATTAQUE ALLEMANDE

Après le début de l'attaque allemande, les unités de chars B de formation nouvelle (le 28ᵉ BCC reconstitué et les diverses compagnies de marche ou CACC, → **tableau 2b**, page 28) ne sont plus dotées en chars par l'ERGM de Gien comme avant le 10 mai, mais elles les perçoivent dans la région de Versailles et Satory, où sont rassemblés les chars sortant d'usine, y compris ceux du Creusot, de Saint-Chamond et de La Seyne-sur-Mer, qui y sont acheminés par voie ferrée.

28ᵉ BCC reconstitué

Ses chars ayant été réduits à néant en Belgique (15-17 mai), le 28ᵉ BCC est reconstitué fin mai, par regroupement de ses personnels dans la région de Versailles et perception, les 28-29 mai, de 34 chars B 1*bis* neufs.

(→ dotation au départ le 3 juin page ci-contre)

Compagnies de marche et CACC

Après le 10 mai, mais avant la remise sur pied de guerre du 28ᵉ BCC, il est constitué, par divers moyens, un certain nombre de compagnies de chars B.

La première, créée de façon empirique dans le secteur de Rethel, est la **compagnie de marche Gaudet** (considérée comme **Cie 3/37** à compter du 26 mai) qui agglomère des chars B de diverses provenances, sans aucun appareil neuf. Il en est de même pour la **347ᵉ CACC**, dotée en chars à Versailles le 17 mai avec une majorité de vieux B 1 et seulement trois B 1*bis* existants, livrés par des établissements de l'intérieur.

(→ dotations de la Cie 3/37 et de la 347ᵉ CACC, page ci-contre)

Quant aux moyens en chars neufs sortant d'usine, ils permettent de doter d'abord trois autres *compagnies autonomes de chars de combat*. Il s'agit des :

348ᵉ CACC dotée le 18 mai,
349ᵉ CACC (ex-2/47ᵉ BCC) dotée le 18 mai,
352ᵉ CACC (ex-3/46ᵉ BCC) dotée le 7 juin.

La mise sur pied de ces compagnies, une par une et littéralement *à la porte des usines*, répond à la nécessité d'utiliser au plus vite les ressources disponibles, sans attendre de disposer d'un bataillon complet.

La suite — et la fin — de la mise sur pied d'urgence de telles unités révèle un curieux téléscopage : le 11 juin, deux compagnies différentes sont sur les rangs pour percevoir du matériel neuf à Satory :

– d'une part, la **353ᵉ CACC** à « *créer immédiatement au camp de Satory* »[3] ;

NOTES

[2] Le quatrième, **303** *Papeete*, n'a pas encore pu être situé. Des photographies le montrent capturé par l'ennemi, mais les circonstances de sa fin sont inconnues.

[3] CM n° 6306 BT/1-CC du 11 juin 1940. Cette bien mystérieuse 353ᵉ CACC, qui devait être formée par du personnel prélevé sur le centre de recueil des chars de combat à Houdan, complété si nécessaire par le dépôt 503, a soulevé de nombreuses interrogations. Nous tenons pour probable qu'elle n'a jamais vu le jour.

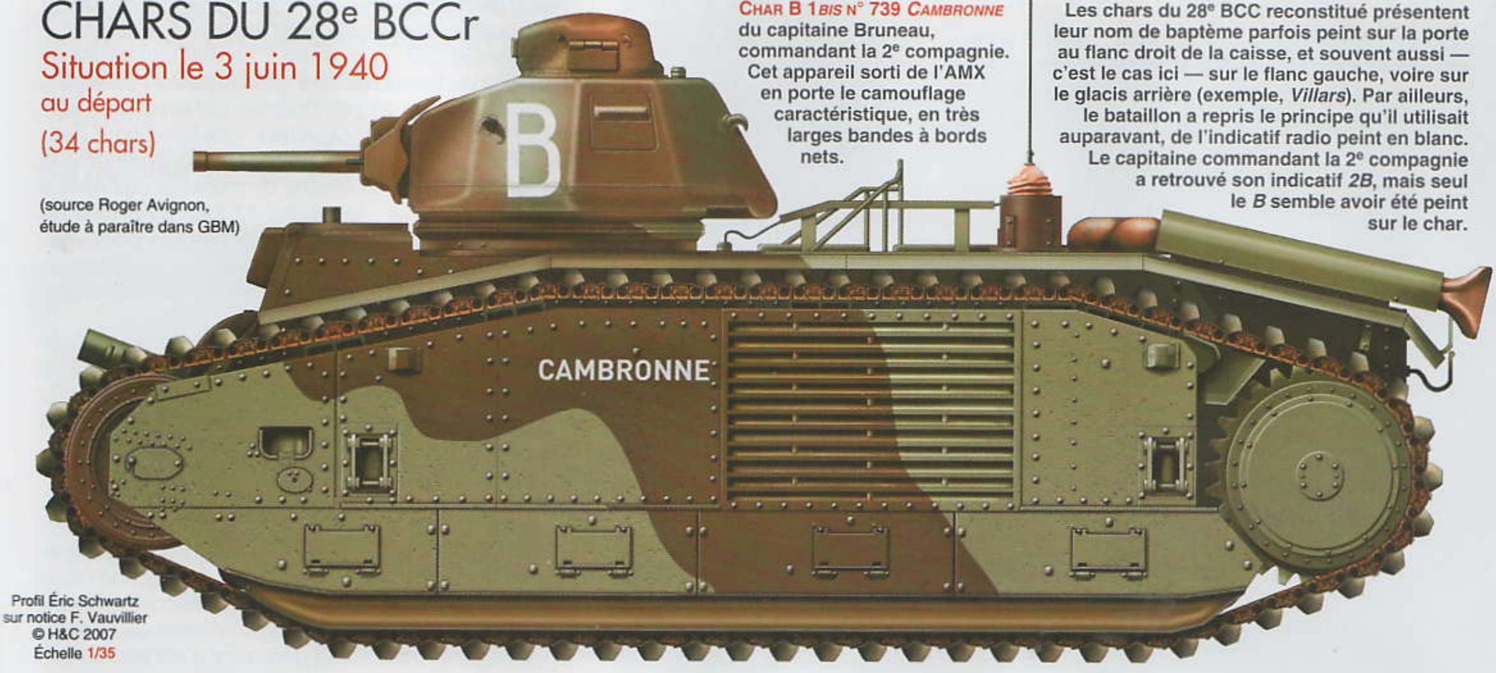
CHARS DU 28e BCCr

Situation le 3 juin 1940

au départ

(34 chars)

(source Roger Avignon, étude à paraître dans GBM)



CHAR B 1*BIS* N° 739 *CAMBRONNE* du capitaine Bruneau, commandant la 2e compagnie. Cet appareil sorti de l'AMX en porte le camouflage caractéristique, en très larges bandes à bords nets.

Les chars du 28e BCC reconstitué présentent leur nom de baptême parfois peint sur la porte au flanc droit de la caisse, et souvent aussi — c'est le cas ici — sur le flanc gauche, voire sur le glacis arrière (exemple, *Villars*). Par ailleurs, le bataillon a repris le principe qu'il utilisait auparavant, de l'indicatif radio peint en blanc. Le capitaine commandant la 2e compagnie a retrouvé son indicatif *2B*, mais seul le *B* semble avoir été peint sur le char.

Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

1re DCR

1RE DEMI-BRIGADE

	000	Turenne (2e)

CHEF DE BATAILLON

	000	Kléber (2e)

COMPAGNIE D'ÉCHELON

R	537	Faidherbe (2e ?)
R	515	Denfert

NB : tous les noms et tous les numéros sont connus, mais leur corrélation n'est établie par aucun document d'époque. Seule la découverte de photographies permet d'avancer, pas à pas.

1re COMPAGNIE

	000	Bayard (2e)
	1re section	
	431	Bonaparte
	000	Augereau
	000	Hoche (2e)
	2e section	
R	511	Duguesclin (2e)
	000	Suffren
R	536	Marceau (2e)
	3e section	
	000	Drouot
	470	Condé (1er)
	000	Masséna

2e COMPAGNIE

AMX	739	Cambronne (3e)
	1re section	
	463	Davout (1er)
	000	Surcouf (2e)
	514	Kellermann
	2e section	
	000	Ney
	000	D'Assas
S	856	Lannes
	3e section	
	492	Jean Bart (3e)
	461	Vauban (2e)
FCM	000	Chanzy

3e COMPAGNIE

	000	Gallieni
	1re section	
	000	Berthier
	000	Baraguay
	000	Canrobert
	2e section	
	000	Murat
	000	Villars
	430	Desaix
	3e section	
	000	D'Aumale
	000	Jourdan
R	534	Bugeaud

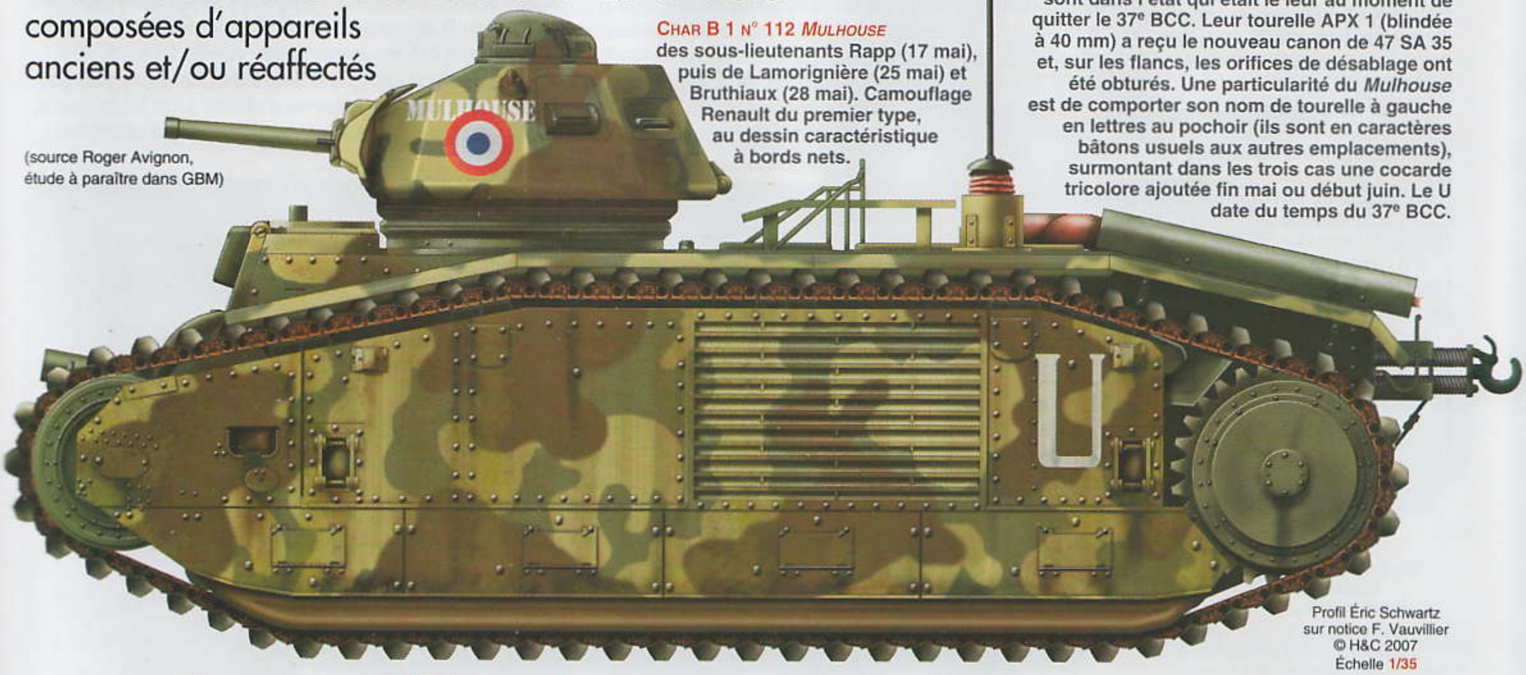
NUMÉROS À ATTRIBUER

434	487
	491
458	510
459	513
460	
462	R 531
469	R 532
471	R 533
472	R 535
473	R 538
480	R 539

COMPAGNIES MIXTES B 1 ET B 1*bis*

composées d'appareils anciens et/ou réaffectés

(source Roger Avignon, étude à paraître dans GBM)



CHAR B 1 N° 112 *MULHOUSE* des sous-lieutenants Rapp (17 mai), puis de Lamorignière (25 mai) et Bruthiaux (28 mai). Camouflage Renault du premier type, au dessin caractéristique à bords nets.

Les chars B 1 remis en service en mai 1940 sont dans l'état qui était le leur au moment de quitter le 37e BCC. Leur tourelle APX 1 (blindée à 40 mm) a reçu le nouveau canon de 47 SA 35 et, sur les flancs, les orifices de désablage ont été obturés. Une particularité du *Mulhouse* est de comporter son nom de tourelle à gauche en lettres au pochoir (ils sont en caractères bâtons usuels aux autres emplacements), surmontant dans les trois cas une cocarde tricolore ajoutée fin mai ou début juin. Le U date du temps du 37e BCC.

Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

CIE DE MARCHE 3/37 (GAUDET)

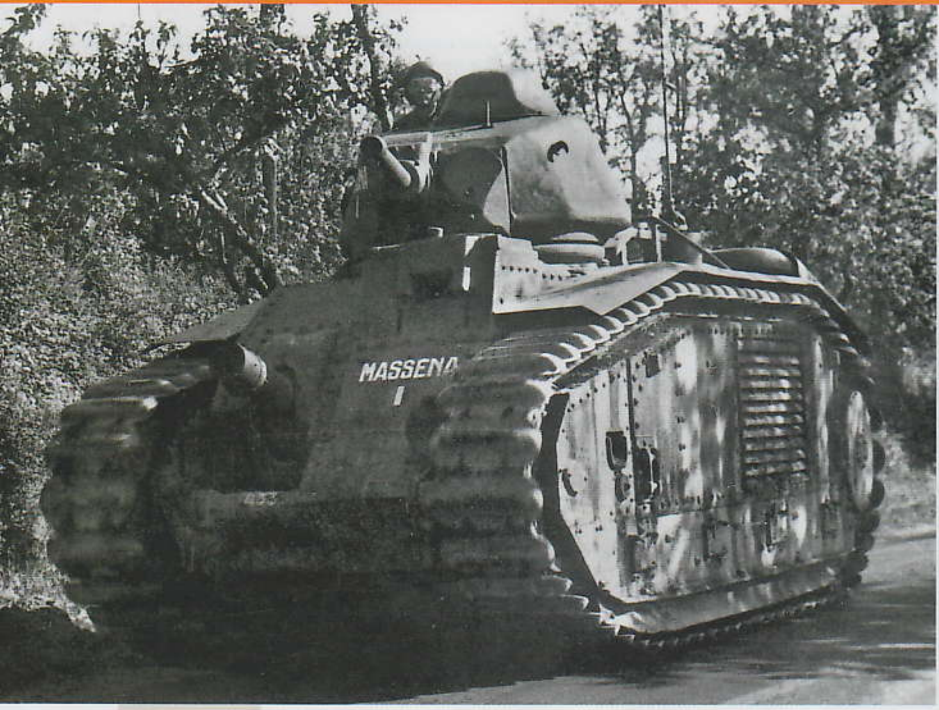
Cette unité a perçu dix B 1bis (tous déjà listés) et cinq B 1 (en bleu)

	Arrivée des 15-16 mai	
FCM	402	Villers-Bretonneux *(du 8e BCC)*
R	245	Lunéville *(du 8e BCC)*
R	246	Téméraire *(du 8e BCC)*
	Arrivée du 17 mai	
R	104	Verdun
R	112	Mulhouse
FCM	122	Alsace
R	127	Jura
FCM	132	Poitou
	Arrivée du 18 mai	
R	201	France *(du 15e BCC)*
R	217	Cantal *(du 15e BCC)*
ACT	252	Flamberge *(du 15e BCC)*
	Arrivée des 19-20-21 mai	
R	232	Amiens *(du 8e BCC)*
FAMH	261	Trombe *(du 8e BCC)*
	311	Rhin *(du 41e BCC)*
	Arrivée du 22 juin	
	426	Vercingétorix *(du Btn 46/47)*

347e CACC

*Cette unité a perçu trois B 1bis (**non listés** auparavant) et douze B 1 (en bleu)*

	Commandement	
R	119	Béarn
R	116	Normandie
	Remplacement	
R	110	Belfort
	1re section	
	371	Avize *(de la comm. d'exp. de l'infant.)*
FCM	133	Nivernais
R	109	Nancy
	2e section	
R	117	Vendée
R	111	Dunkerque
R	106	Metz
	3e section	
R	251	Fantasque *(de l'ECC)*
FCM	125	Provence
FCM	103	Lorraine
	4e section	
	403	Crécy-au-Mont *(ex-46e BCC, reversé à Gien)*
R	118	Auvergne
FCM	121	Bourgogne



Le 433 *Masséna*, de la 348e CACC, photographié en route à Saint-Maxent (Somme), durant les opérations de la poche d'Abbeville, tout début juin 1940. Il est l'un des nombreux chars des dernières séries à porter un nom que l'on retrouve dans une autre unité, sous un autre numéro.
(Imperial War Museum)

– d'autre part, la **1re compagnie de marche du 46/47** (lieutenant Bibes) dont les équipages sont réunis et aguerris, mais privés de chars, comme on l'a vu *supra*.

Or, des appareils neufs existent bel et bien à Satory. Selon Lavirotte, lors de la dernière conférence du service de la coordination tenue le 10 juin 1940 aux usines Renault, le groupe de liaison Armement-État-major (le délégué Rochette [4] et le commandant Mollard [5]) se voit demander « *de fournir des pilotes pour la* ***compagnie B en réserve à Satory*** *; réponse fut promise pour le lendemain, mais le lendemain, le groupe de liaison avait évacué Paris et, à 8 h du matin, je ne trouvais que des gendarmes surveillant un monceau d'archives brûlées ; quelques heures plus tard, étant retourné à Rueil* [6]*, je reçus de ce groupe un coup de fil venant de la province, me demandant si les Allemands approchaient de Paris ; je n'ai pu que répondre qu'il n'en était rien, mais que l'on voyait une épaisse fumée noire qui se dirigeait vers la capitale (docks du Havre en flammes), et que pendant la nuit, j'avais recherché en vain avec le capitaine Lebœuf, des pilotes au 503 ; je demandais à l'ingénieur militaire Ricaud de procéder avec son personnel civil de Satory à l'évacuation des chars, ce qui fut fait.* » [7]

Personnel civil ou militaire ? Le JMO du dépôt de chars 503 de Versailles livre quant à lui les renseignements suivants : « *13 juin, Dourdan (32 km sud de Versailles). Le lieutenant Couvreur* [8] *désigné pour évacuer* ***une colonne de 19 chars B 1bis*** *enlevés à la dernière minute sur la chaîne de montage de l'AMX à Satory dans la nuit du* [11 au] *12 juin, à l'ERGM de Gien pour qu'ils soient complétés et armés, doit céder le 13 juin à la première halte dans le bois de Montlhéry, 11 de nos chars à la compagnie formée des restes des bataillons 46 et 47* ».

Ce récit est corroboré, sauf pour la date, par le lieutenant Bibes, qui note avoir reçu en fin d'après-midi du 11 juin l'ordre de percevoir 11 chars B 1*bis* à Satory. Il s'y présente le 12 à 6 h du matin mais les chars sont déjà partis. À 10 h, le détachement Bibes « *arrive à Montlhéry, perçoit les chars et parvient à les équiper* ».

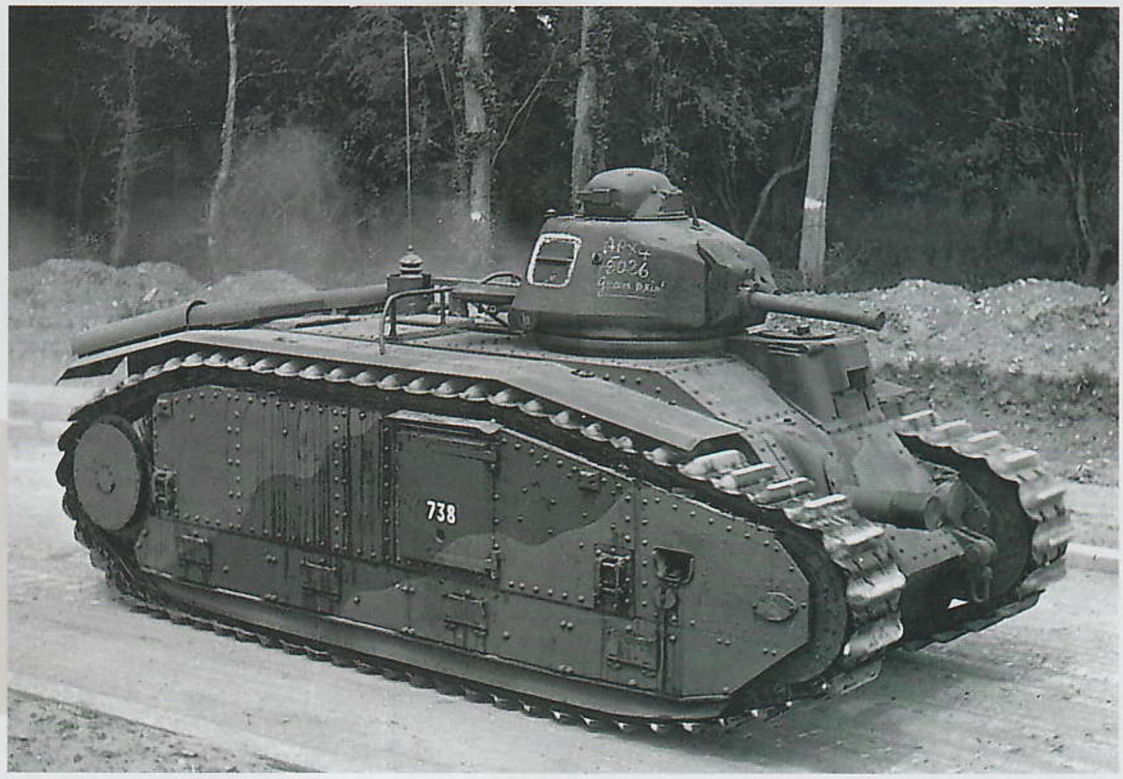
Ce succès est le fruit d'une course de vitesse que relate, de manière plaisante, le lieutenant Buschenschutz, de la CE du 46e BCC. Ayant appris que des chars B quittaient Satory pour Gien, il écrit : « *Il nous les faut ! Et je bondis à 7 h 30 chez le colonel* [lieutenant-colonel Sudre] *que je vois par la fenêtre en train de se raser. Je lui expose ma requête. Il me remet gentiment à ma place, mais tout de même l'après-midi il agira, et obtiendra les B pour le bataillon.* [...] *Heureusement que nous avons agi. Gien n'aurait pas pu leur donner des équipages, et surtout pas les encadrer pour le combat.* »

La 1re compagnie de marche du 46/47, ainsi dotée dans des conditions plutôt rocambolesques sera, pour les chars B, la dernière a être « régulièrement » constituée, à sa dotation normale.

Les colonnes évacuées

Il reste donc, le 13 juin, huit chars dans la colonne qui, évacuée de la chaîne de montage du Chenil de Satory, roule vers Gien, avec du personnel et un encadrement du dépôt de chars 503 de Versailles, sous le commandement du chef de bataillon de Beaulieu. Le **détachement de Beaulieu** (qui compte aussi des chars légers et des chenillettes) arrive à Tarbes le 24 juin avec sept chars B seulement (le n° **746** tombé plusieurs fois en panne, a été finalement sabordé le 19 juin).

Si la situation des 19 chars évacués de région parisienne est donc parfaitement claire, tous leurs numéros étant tenus pour sûrs (➡ *listes page ci-contre*), il



Sur cette photographie fort connue mais illustrant parfaitement notre propos, le char 738, futur *Roland* de la 352e CACC, sort de la chaîne de montage du Chenil à Satory (sans doute en avril 1940), complet avec son camouflage typique de l'AMX. La tourelle APX 4, non encore finie en peinture, porte à la craie l'indication *Grand Morin*, qui était le premier nom prévu pour cet appareil. Observons au passage l'antenne fleuret caractérisant les derniers B 1*bis* mis en service.
(© ECPAD / France)

NOTES

[4] L'un des collaborateurs du ministre de l'Armement Raoul Dautry, M. Rochette est délégué auprès des usines Renault.

[5] Chef du 1er groupe (motorisation, mécanisation) de la section de l'armement et des études techniques (SAET) de l'EMA. Plus tard l'organisateur du service occulte CDM (camouflage du matériel) de l'armée de l'armistice.

[6] À l'atelier de construction de Rueil (ARL), où Lavirotte a son bureau.

[7] Souvenirs de l'ingénieur principal Lavirotte.

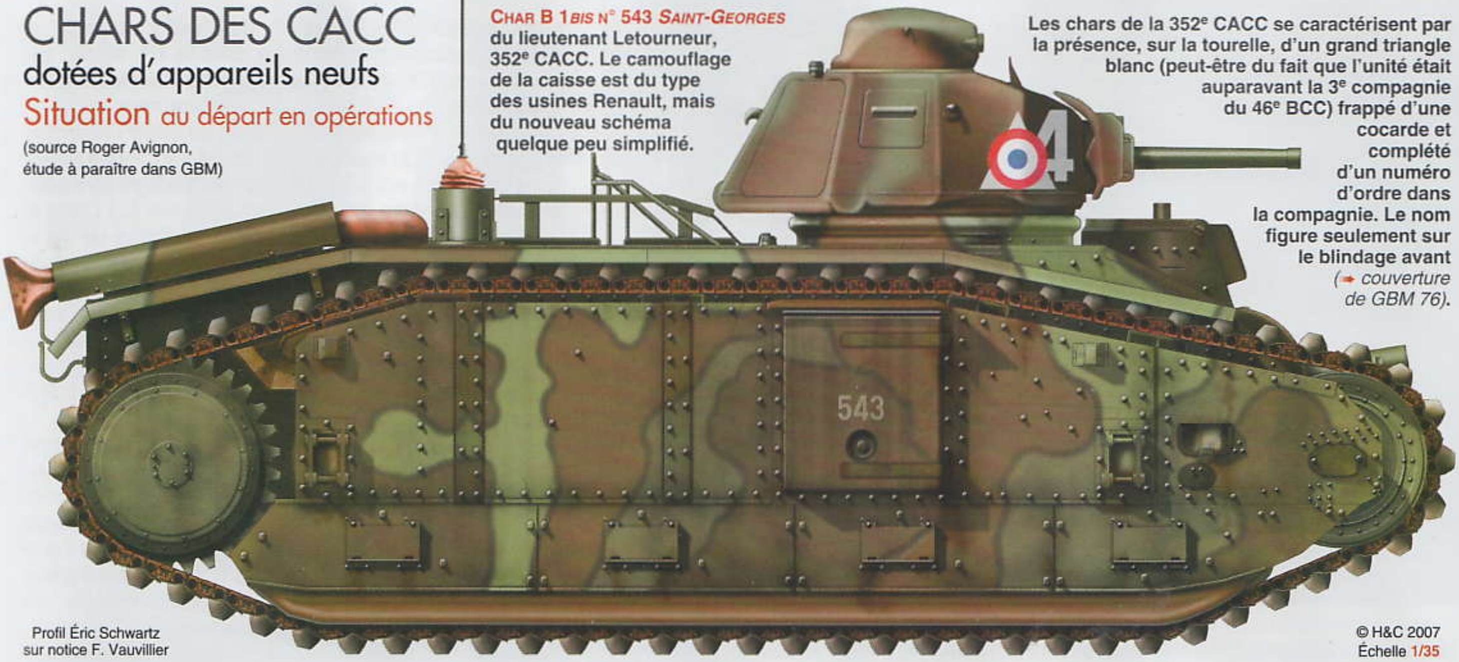
[8] Adjoint du commandant de Beaulieu (dépôt 503), qui prendra la tête de la colonne.

CHARS DES CACC
dotées d'appareils neufs
Situation au départ en opérations

(source Roger Avignon, étude à paraître dans GBM)

CHAR B 1*BIS* N° 543 *SAINT-GEORGES*
du lieutenant Letourneur, 352e CACC. Le camouflage de la caisse est du type des usines Renault, mais du nouveau schéma quelque peu simplifié.

Les chars de la 352e CACC se caractérisent par la présence, sur la tourelle, d'un grand triangle blanc (peut-être du fait que l'unité était auparavant la 3e compagnie du 46e BCC) frappé d'une cocarde et complété d'un numéro d'ordre dans la compagnie. Le nom figure seulement sur le blindage avant (→ *couverture de GBM 76*).



Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier

© H&C 2007
Échelle 1/35

348e CACC

	Capitaine	
	432	Kléber (1er)
	1re section	
	489	Davout (2e)
R	*529*	Lassalle
	429	Marceau (1er)
	2e section	
R	528	Mal Lefebvre
	000	....
	000	....
	3e section	
	427	La Fayette
R	*530*	Ney (2e)
	000	....

A INSÉRER (2e OU 3e SECTION)

	433	Masséna (1er)
R	527	Cambronne (2e)
	220	Paris (ex-8e BCC)

et, inclus sous réserve
428 ? Hoche (1er)

349e CACC

R	516	*Augon ?*
	1re section	
R	*000*	Eckmühl
R	518	Alger (2e)
R	524	Hohenlinden
	2e section	
R	517	Esslingen
R	*000*	Eylau (2e)
R	*000*	...... (asp. Arnoux)
	3e section	
R	*000*	Austerlitz
R	523	Fleurus
R	520	*Auerstaedt ?*

NUMÉROS À ATTRIBUER
519
521
522
525

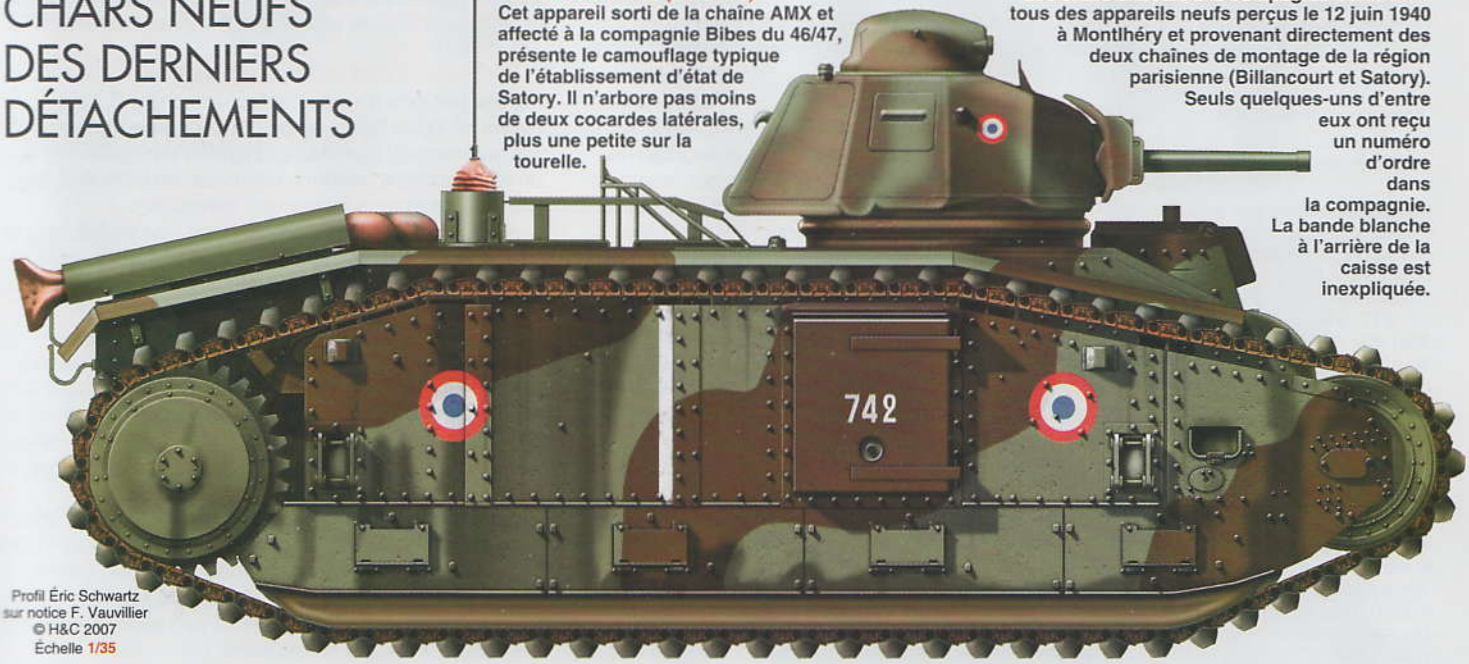
352e CACC

	Capitaine	
FCM	502	**0** Morvan
	1re section	
R	540	**1** *sans nom*
R	541	**2** *sans nom*
R	542	**3** Auvergne
	2e section	
R	543	**4** St Georges
R	544	**5** *sans nom*
S	857	**6** Chasseur Chichera
	3e section	
AMX	737	**7** Charlemagne
AMX	738	**8** Roland
AMX	740	**9** Olivier

CHARS NEUFS DES DERNIERS DÉTACHEMENTS

CHAR B 1*BIS* N° 742 *(SANS NOM)*
Cet appareil sorti de la chaîne AMX et affecté à la compagnie Bibes du 46/47, présente le camouflage typique de l'établissement d'état de Satory. Il n'arbore pas moins de deux cocardes latérales, plus une petite sur la tourelle.

Les chars affectés à la compagnie Bibes sont tous des appareils neufs perçus le 12 juin 1940 à Montlhéry et provenant directement des deux chaînes de montage de la région parisienne (Billancourt et Satory). Seuls quelques-uns d'entre eux ont reçu un numéro d'ordre dans la compagnie. La bande blanche à l'arrière de la caisse est inexpliquée.



Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

I - Chars évacués de Satory le 11 juin 1940 (19 chars non totalement terminés)

II - Chars évacués plus tard, directement des usines Schneider, Saint-Chamond et FCM

COMPAGNIE BIBES DU 46/47

	1re et 2e sections	
	505	*sans tourelle*
	506	*sans tourelle*
FCM	508	
R	546	*L'Etoile*
R	547	
R	548	
	3e section	
	503	**8** *sans nom*
	504	**9** *sans nom*
R	545	**0** *sans nom*
	Section d'échelon	
AMX	736	**1** *sans nom*
AMX	742	

NOMS À ATTRIBUER
Gaston-de-Foix II à la 1re section
Aramis II à la 2e section (nom prévu pour L'Etoile)

(source R. Avignon, étude à paraître)

DÉTACHEMENT DE BEAULIEU

(source A. Misner)

	464	*sans tourelle*
	465	*sans tourelle*
R	549	
AMX	743	*sans tourelle*
AMX	746	*sans tourelle ?*
AMX	747	*sans tourelle*
AMX	749	*sans tourelle*
S	859	*sans tourelle*

COLONNES DU CENTRE ?

2 + 15 chars « disponibles dans quelques jours à Angoulème » (16 juin), sans autre précision

FAMH	493 ?
FAMH	494 ?
FAMH	495 ?
FAMH	496 ?
FAMH	497 ?
FAMH	498 ?
S	858 ?
S	860 ?
S	861 ?

+ 8 autres chars. Peut-être le détachement de Beaulieu ?

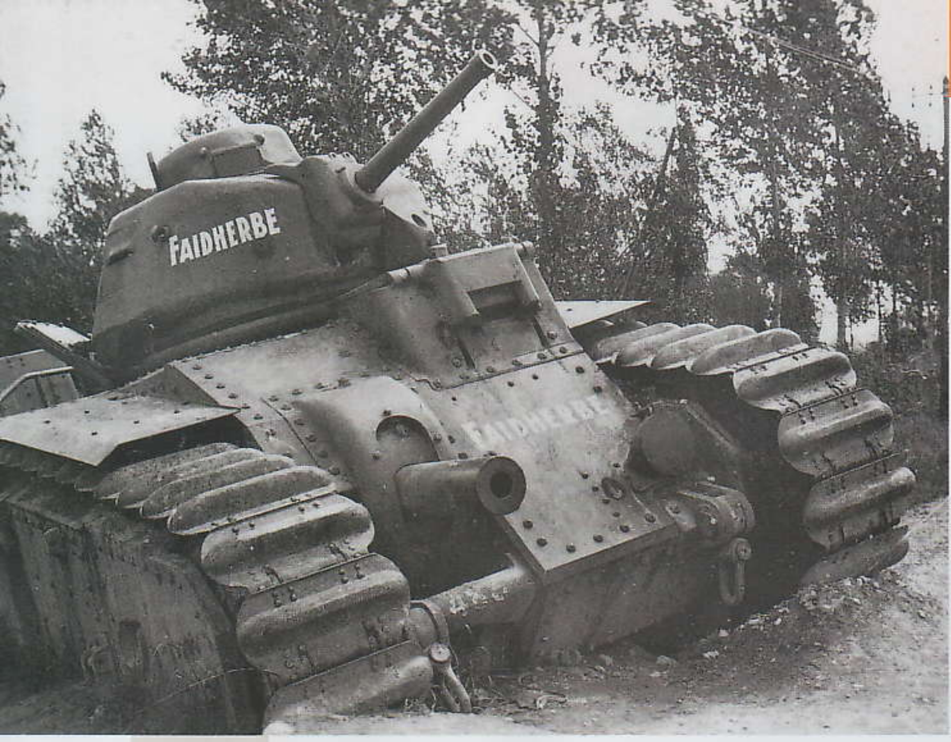
(hypothèse F. Vauvillier)

1re COMPAGNIE DE MARCHE DU 10e BCC

Huit chars dont quatre sans tourelle

FAMH	499 ?
FAMH	500 ?
FCM	507 ?
FCM	876 ?
FCM	877 ?
FCM	878 ?
	000 ? *en réparation aux FCM ?*
	000 ? *en réparation aux FCM ?*

(hypothèse F. Vauvillier, quantité et origine sûres)



Souvent photographié, ce *Faidherbe* a longtemps été attribué au 28e BCC reconstitué, car la position de l'appareil, qui a versé dans un trou de carrière, correspond exactement aux circonstances de la fin du char de ce nom. Mais il porte le numéro 483, absent de la liste du bataillon. Or, une photographie tout récemment découverte montre le 537 décoré d'un grand drapeau tricolore frontal (s'intégrant donc à ces deux titres au 28e BCCr) et portant, bien visible sur le cliché, un nom commençant par les lettres *Faidh*... L'énigme demeure entière.
(Coll. S. Bonnaud)

n'en va pas de même pour ceux provenant directement des usines du Creusot et de Saint-Chamond.

À ce jour, une seule et unique pièce a été retrouvée, qui pourrait les évoquer. Il s'agit d'un « *état des matériels chars* » du 16 juin 1940 (archives de l'EMA/SAET) mentionnant, outre une « *compagnie B* » ayant été mise « *à la disposition du GQG* »[9], un total de 17 chars B (en deux lignes distinctes : 2 + 15) « *disponibles d'ici quelques jours à Angoulème* ». Le choix de cette ville, à cette date, pour y rassembler les chars disponibles de tous modèles en vue d'y constituer un ultime entrepôt, n'est pas illogique : située à 170 km derrière la Loire, Angoulème se trouve couverte par la ligne oblique brisée que forment alors, le 16 juin, les armées françaises retraitant vers le Sud-Ouest.

Mais rien n'est dit, dans ce document, sur le ou les points de départ des chars annoncés. On devine seulement, par le contexte, qu'il est peu probable qu'il s'agisse de matériels provenant des armées[10]. Alors ? Émettons l'hypothèse que ces 17 chars B englobent les huit du détachement de Beaulieu qui, transitant par Gien (14 juin) et se déplaçant par route, se trouvent, le 20, non loin de Le Dorat, à 100 km environ d'Angoulème[11].

En ce cas, il resterait neuf chars, qui pourraient bien être les derniers, ou presque, à provenir directement des chaînes de montage de Schneider et surtout de Saint-Chamond (« *notre dernier espoir* », écrit Lavirotte en parlant des FAMH), probablement en deux colonnes distinctes. Ces chars n'ont laissé aucune trace retrouvée à ce jour dans les archives militaires. Est-ce parce qu'ils ont été convoyés par du personnel civil au moment de l'évacuation des usines ? Le sort final de ces appareils est inconnu et leurs numéros présumés *(➠ hypothèse page 33)* n'ont laissé aucune trace, sinon « en creux » dans les séries numériques identifiées. Faute de mieux, nous les classons, à ce jour, dans d'hypothétiques « **colonnes du Centre** ».

Une ultime unité à l'armée des Alpes

Reste le cas de l'armée des Alpes et des derniers chars B se trouvant dans le Sud-Est.

Le **10e BCC**, qui s'est battu sur l'Aisne avec la 2e armée et a perdu tous ses chars R 35, se trouve quelques jours plus tard dans les environs de Valence, encore au GA 2. Le 19 juin à 11 h 30, il reçoit l'ordre de se mettre en route pour Angoulème (nous en avons vu *supra* la probable raison). Mais à 12 h 30, le lieutenant-colonel Flamand, commandant les chars de l'armée des Alpes, apporte l'ordre de faire route vers le sud. Le 21 juin, le 10e est à Suze-la-Rousse quand il apprend (JMO) : « *Des chars B sont annoncés, six à prendre à Marseille, deux autres sont signalés descendant la vallée du Rhône. On court au-devant d'eux. Vers minuit, on les trouve à Rochemaure, venant de Saint-Chamond.* » Les six autres chars sont pris en compte à Marseille le lendemain par le 10e BCC qui s'organise en deux compagnies de marche dont la **1re**, seule, est dotée : « *Huit chars B 1bis dont quatre sans tourelle, et sans munitions. Personne ou presque ne connaît ce char, sauf six ouvriers des FCM ou de Saint-Chamond qui sont requis et incorporés* ». Le 24 juin, « *des munitions de 47 arrivent. Des plaques de blindage sont boulonnées à la place des tourelles absentes* [...] *Dans la nuit arrive une camionnette chargée d'obus de 75* ». Mais l'armistice survient avant que la compagnie ait pu combattre les Allemands sur l'Isère. Le 25 juin vers 22 h, les huit chars B sont embarqués par voie ferrée vers Montélimar. Et, le 26, indique laconiquement le JMO (et pour cause) : « *Un dernier devoir attend la compagnie : soustraire son matériel à l'ennemi* ». Ce qui fut fait. L'épisode est connu, il en existe des variantes.[12]

Ajoutons notre pierre à l'édifice, avec cette version de source italienne : « *Le 16 octobre 1940 fut découvert par le chef de la 1re direction régionale de contrôle un dépôt clandestin dans une caverne faisant partie d'une des nombreuses grottes existant dans la zone des Baux (Arles). Dans le dépôt furent trouvés huit chars d'assaut de 37 tonnes* [sic] *de fabrication récente, en parfait état de conservation, avec des caisses de munitions, des fusils mitrailleurs et des pièces de rechange pour chars d'assaut. Le compte-rendu de la découverte rapporte que l'accès à la caverne avait été caché par un mur depuis peu. Naturellement, la CIAF protesta auprès de la délégation française, laquelle se déclara innocente, annonçant l'ouverture d'une enquête, proposition qui demeura naturellement sans suite.* »[13]

Ces huit chars se raccordent bien entendu au canevas général que nous avons longuement exposé dans ces pages. Nous y trouvons donc, en toute logique, les deux ultimes appareils sortis de la chaîne FAMH (présumés sortis trop tard pour être évacués vers le Sud-Ouest comme leurs congénères) et les quatre derniers sortis des FCM. D'où, en matière de numéros, l'hypothèse formulée page 33, qui oblige à supposer que deux des huit chars sont des appareils antérieurement sortis se trouvant alors (en réparation ?) aux usines FCM.

Plusieurs cas non élucidés

Pour parvenir à « caser » tous les chars B 1*bis*, nous avons dû nous livrer, en ce qui concerne leurs numéros notamment, à un certain nombre d'hypothèses qui, un jour peut-être, seront confirmées, ou infirmées. Malgré cela, quelques inconnues demeurent.

Ainsi, en admettant, comme nous l'avons fait, que le **359** *Arbois* et le **400** *Quéant-Drocourt* aient servi au 46e BCC sous d'autres noms, demeure l'énigme du *Calais* au numéro inconnu, char ayant fait campagne *(➠ 47e BCC, page 29)* : le **526** peut, en logique de date, lui convenir, et nous nous y sommes risqués. Mais à quelle unité attribuer le **483** *Faidherbe* souvent photographié ? Quant aux derniers chars de Billancourt, si l'on présume que l'ultime appareil « *entièrement peint en rouge minium* », sans tourelle, pris *in extremis* dans l'île Seguin vide par un pilote du 8e BCC, est le **551**[14]**, qu'est devenu le 550** ?

Des traces fugitives de chars B existent çà et là, où le distinguo entre B 1 et B 1*bis* n'est pas toujours établi, rendant le mystère plus opaque. S'il ne demeure plus aucun char B à l'ERGM de Gien le 14 juin, on relève la mention, par exemple, le 21 juin au dépôt 505 de Vannes, d'« *un B* ». Quel était-il ?

Le *dossier B* n'a pas livré tous ses mystères, l'enquête se poursuit. ■

REMERCIEMENTS

*Je veux saluer l'***immense travail** *effectué depuis plus d'un demi-siècle par* **Roger Avignon** *pour reconstituer l'histoire des chars B, de leurs unités et de leurs équipages. Nos lecteurs en bénéficieront bientôt. Dans ces quelques pages, je me suis attaché à brosser un aspect global de la question, mais cette courte synthèse n'aurait pu voir le jour sans l'approche extraordinairement patiente et méthodique de Roger Avignon, ni sans son aide décisive et permanente. Et si, dans ces pages, je me suis risqué à avancer des hypothèses de numéros inconnus, j'entends assumer seul cette responsabilité, nulle erreur à cet égard ne saurait entacher la réputation méritée d'absolue rigueur de Roger Avignon.*

NOTES

[9] De toute évidence, la compagnie Bibes traitée plus haut.

[10] Au même moment, une colonne provenant des armées évacue sept chars hors d'état : la compagnie de marche du 28e BCC constituée le 17 juin à Argent-sur-Sauldre avec six B du 49e BCC (nos **217**, **348**, **360**, **364**, **367** et **396**) et le B 1 n° **124** *Dauphiné*. Tous seront abandonnés en cours de route, en panne.

[11] Qu'ils n'atteindront jamais. Car le 21, le détachement de Beaulieu embarque par voie ferrée à Le Dorat pour Périgueux, Auch et enfin Tarbes.

[12] La « *mise à l'abri dans les Alpilles de huit chars B 1bis* » est mentionnée dans *Chars et blindés français* (Lavauzelle 1979, p. 223). Plus précis, *La bataille des Alpes 10-25 juin 1940* (Lavauzelle 1982, p. 169), indique : « *après l'armistice, le général Olry donne l'ordre au chef de bataillon Plan de faire disparaître ces chars. Ils sont conduits dans une grande carrière souterraine isolée aux Baux-de-Provence. Là, on leur ôte leurs galets de roulement et on mure la caverne* ».

[13] R. Rainero, *La Commission italienne d'armistice avec la France* (CIAF), SHAT 1995, p. 94.

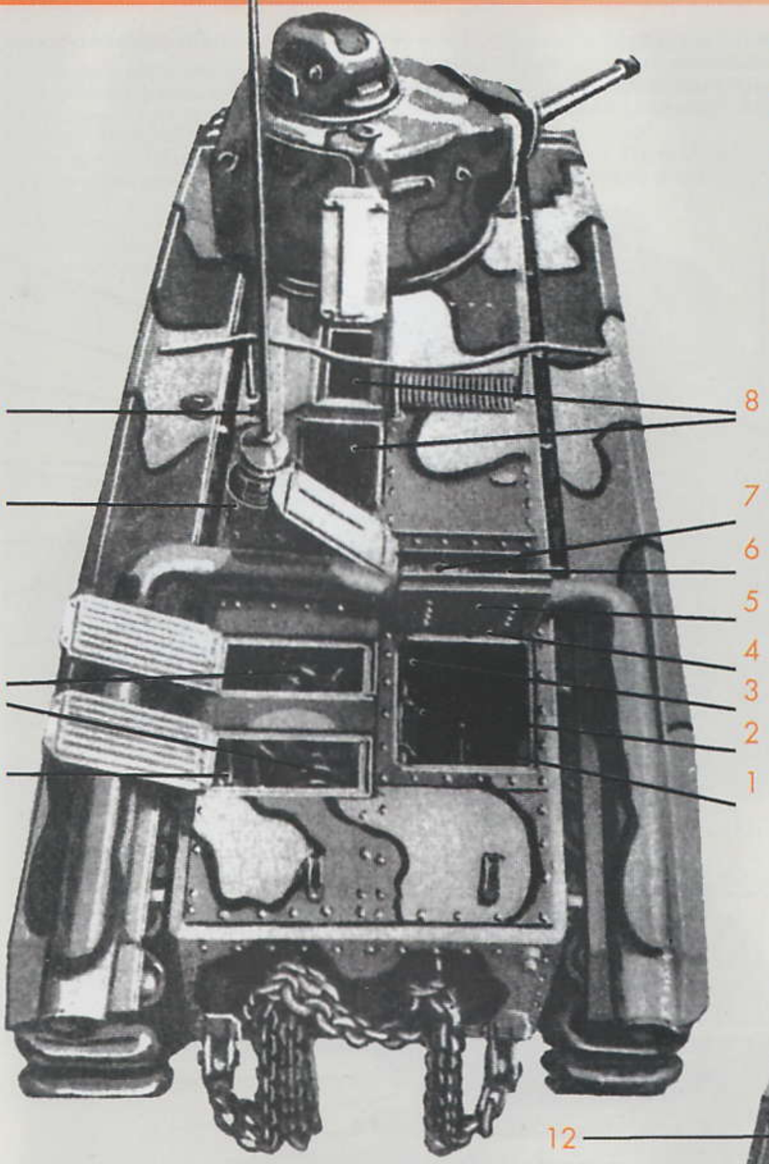
[14] Indiqué par erreur comme étant le **552**, ce dernier ayant été photographié à Billancourt en tête de chaîne par les Allemands.

TERMINOLOGIE DU

CHAR B1 BIS

NOTICE TECHNIQUE DU 1er MARS 1940

(remerciements à Christian Dumont)



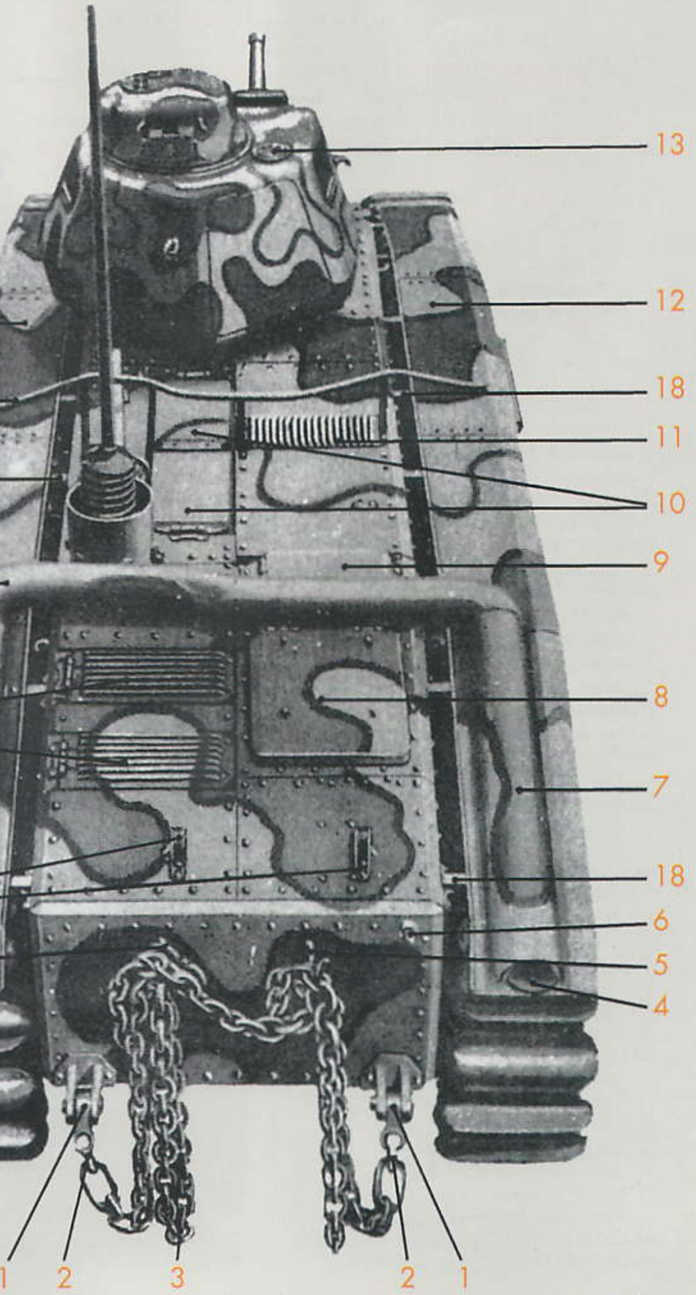
DESSUS OUVERT

1. Levier frein (côté droit).
2. Dispositif de rappel au zéro de l'appareil Naeder.
3. Arc-boutant de porte.
4. Porte supérieure arrière.
5. Verrou de porte.
6. Radiateur d'huile de l'appareil Naeder.
7. Auget de remplissage du radiateur.
8. Carter avec couvercle de l'arbre à came et collecteur d'échappement.
9. Tape du bouchon de radiateur.
10. Carter de protection du support d'antenne.
11. Appareil Naeder.
12. Levier frein (côté gauche).

Deux appareils semblables, mais distincts

Nous publions dans ces trois pages les sept photographies illustrant l'aspect extérieur du char B 1*bis* tel qu'il sort de la chaîne Renault en décembre 1939 ou janvier 1940. Les détails techniques concernant « le » char représenté dans cette notice ont, pour la plupart, déjà été indiqués dans GBM 76, pages 42-43.

Revenons ici sur un élément fort intéressant : ces deux vues de dessus, bien que fort semblables, montrent manifestement deux appareils distincts dont le dessin de camouflage suit un tracé analogue (bien que non identique dans les détails de courbe), mais dont la disposition des teintes est très différente, les nuances claires et foncées étant inversées à plusieurs endroits.

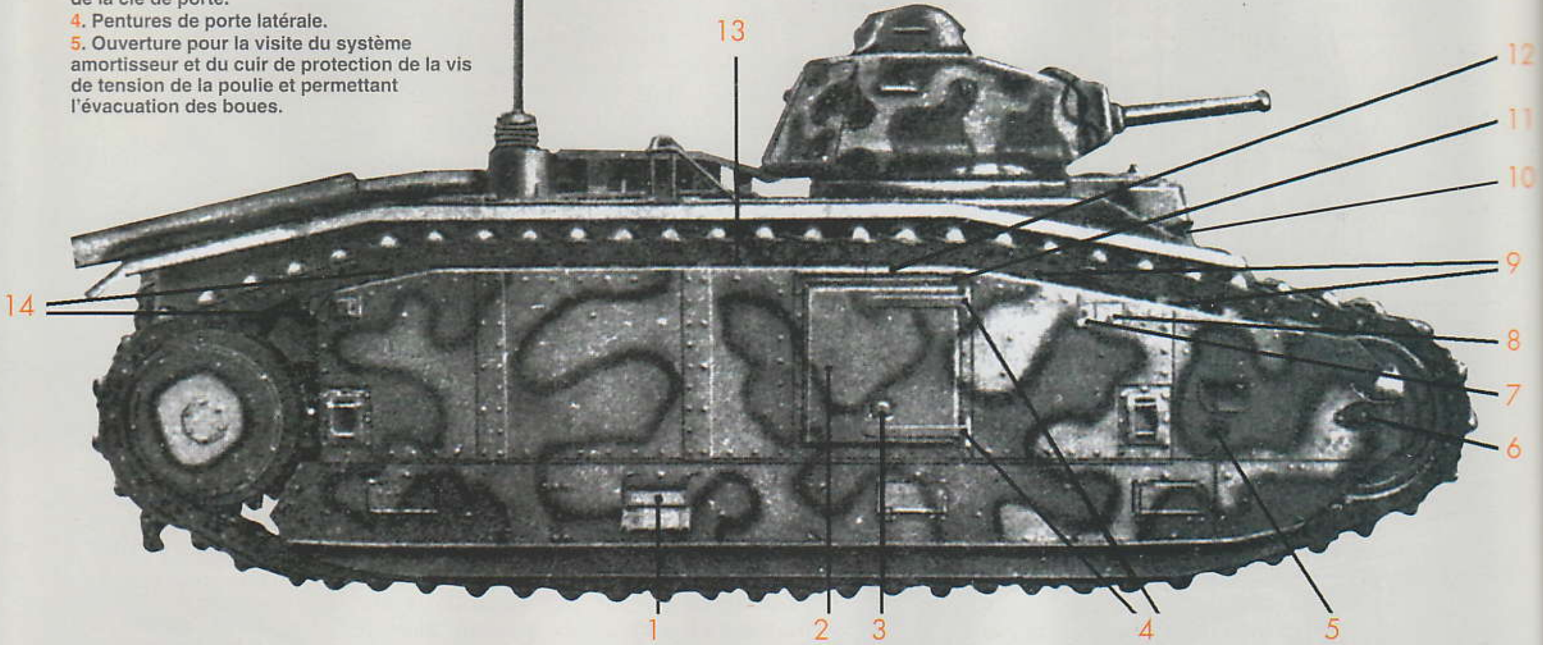


DESSUS FERMÉ

1. Maillon double.
2. Manille arrière.
3. Chaînes de remorquage ou de dépannage.
4. Silencieux type Avios.
5. Crochets support de chaînes.
6. Prise de courant arrière.
7. Cache-lueur des silencieux.
8. Porte supérieure arrière (placée à l'extrémité du couloir) avec son panneau d'identification pour l'aviation.
9. Entrée d'air « mobile » du radiateur d'huile de l'appareil Naeder.
10. Entrées d'air « mobiles » placées au-dessus du moteur et du collecteur d'échappement.
11. Grille fixe formant entrée d'air, placée au-dessus du couloir.
12. Écrans de chenilles.
13. Bouchon conique du trou de fanion.
14. Garde du canon de 47 mm.
15. Cache-lueur des tuyaux d'échappement.
16. Grilles mobiles formant entrée d'air, placées au-dessus de l'appareil Naeder.
17. Supports avec courroies pour la fixation de l'outillage : pelle, pioche, masse, pince, hache, curettes.
18. Support des tôles formant écrans des chenilles.

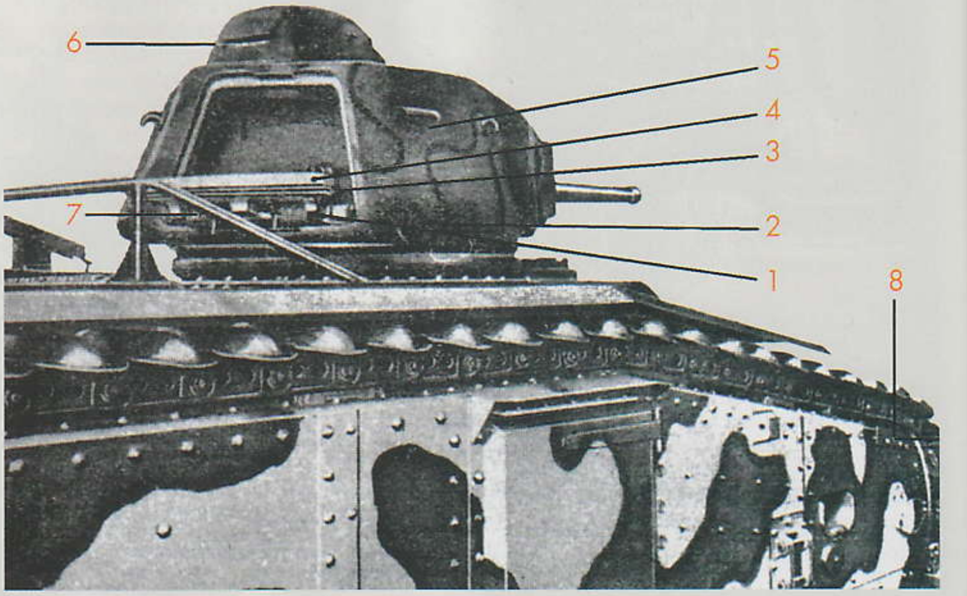
Vue de côté droit

1. Tape de graissage ouverte : support des graisseurs avec 19 graisseurs pour le graissage des glissières des patins de galets.
2. Porte latérale.
3. Bouchon pour l'obturation du logement de la clé de porte.
4. Pentures de porte latérale.
5. Ouverture pour la visite du système amortisseur et du cuir de protection de la vis de tension de la poulie et permettant l'évacuation des boues.
6. Graisseur Rellumit ou Tecalemit de l'axe de la poulie de tension.
7. Volet ouvert du feu de position.
8. Ampoule 14/18 volts – 6 bougies – un plot.
9. Glissières avant.
10. Fente de vision latérale droite du capot de conduite.
11. Main courante.
12. Tôle pare-boue de la porte.
13. Glissière milieu.
14. Glissières arrière.



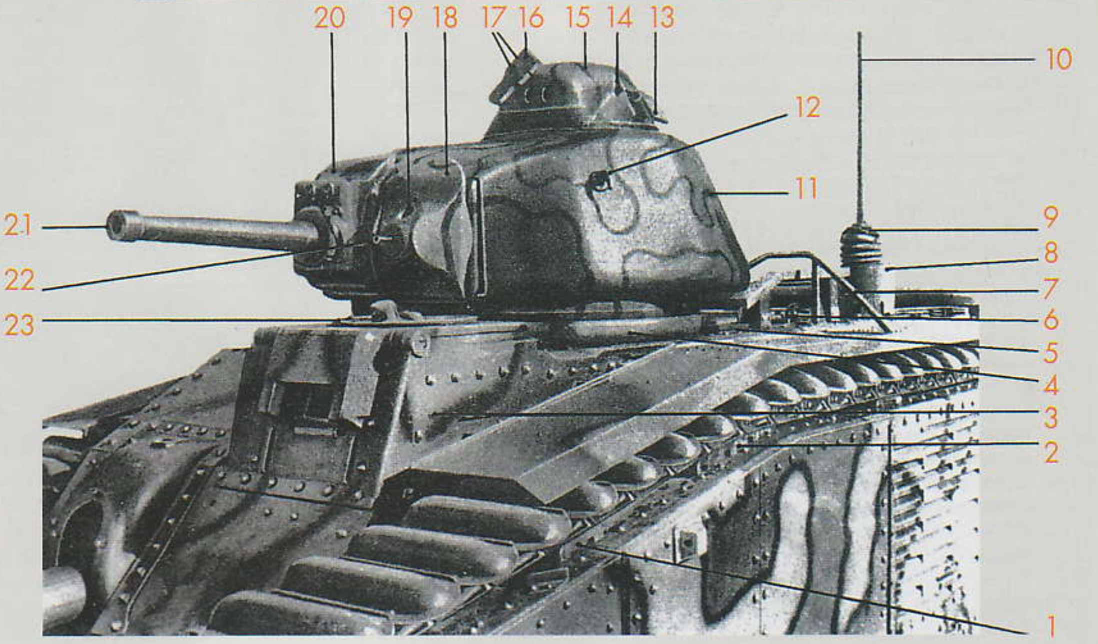
Tourelle APX 4 (trois quarts arrière droit)

1. Axe des leviers.
2. Levier d'articulation.
3. Bourrelet d'étanchéité de la porte.
4. Porte de la tourelle.
5. Fente de vision du PPL de droite.
6. Fente de vision du PPL du clocheton d'observation.
7. Ressorts d'équilibrage.
8. Plaquette de tôle, protégeant les graisseurs des glissières guides de poulie de tension (côté droit).



Détail de la face avant gauche et tourelle APX 4

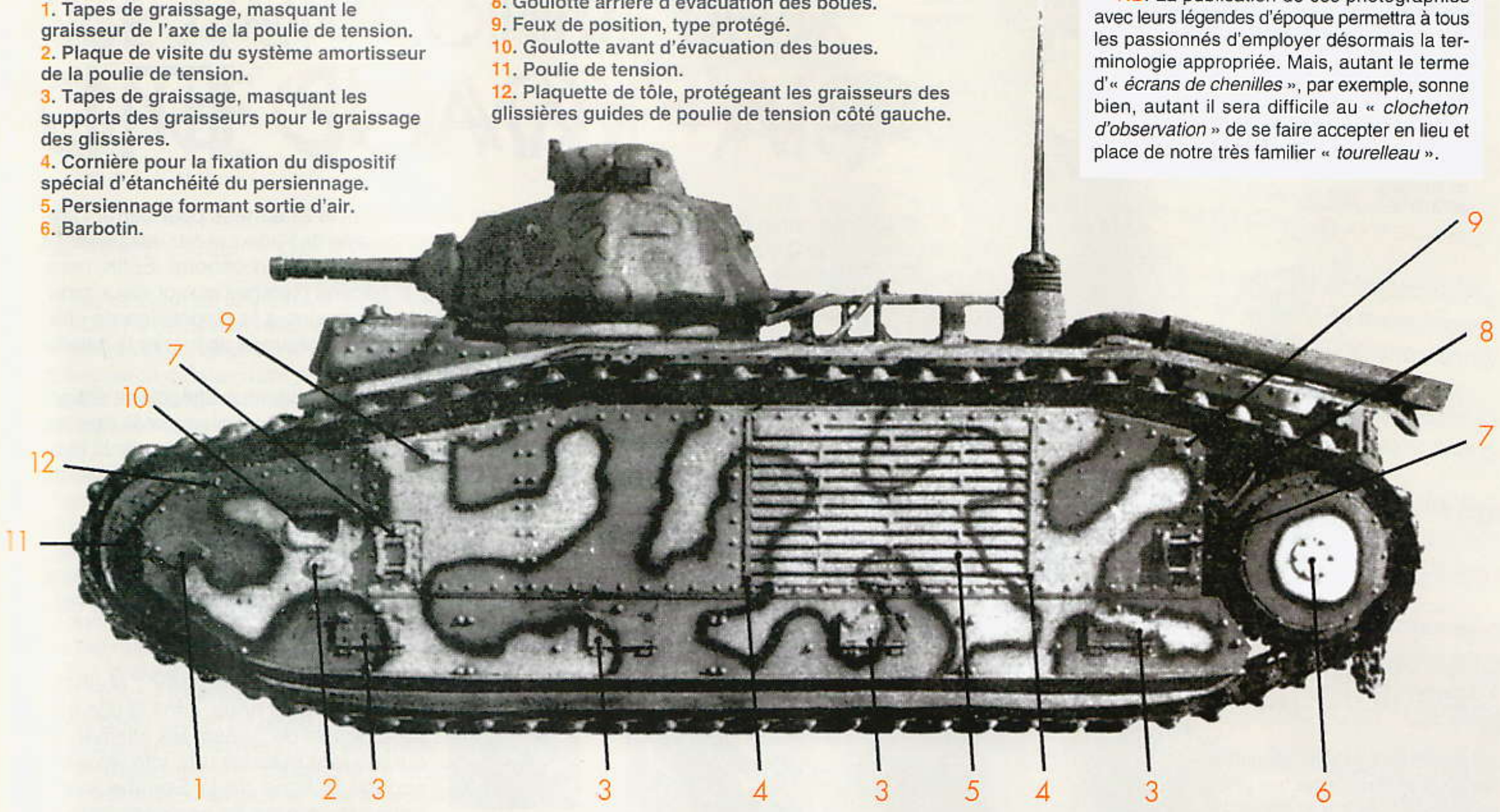
1. Glissières doubles en acier chromé (forme droite).
2. Glissières doubles en acier chromé (forme courbe).
3. Fente de vision latérale gauche du capot de conduite.
4. Collerette de protection du chemin de roulement de la tourelle.
5. Descente d'antenne.
6. Tuyauterie d'expansion de vapeur.
7. Garde du canon de 47 mm.
8. Carter de protection du support d'antenne.
9. Cuir de protection des articulations du mât d'antenne.
10. Mât d'antenne.
11. Fente de vision de PPL (gauche).
12. Crochet pour l'élingage.
13. Fente de vision obturable, type Estienne (à volet articulé).
14. Crochet pour l'élingage.
15. Clocheton d'observation.
16. Volet de protection des objectifs du périscope binoculaire à commande intérieure.
17. Trous de vision à section rectangulaire pour les objectifs du périscope binoculaire.
18. Bouclier du masque mitrailleuse.
19. Trou dans le bouclier pour l'objectif de la lunette mitrailleuse-canon.
20. Bouclier du masque canon.
21. Canon de 47 mm SA 1935.
22. Mitrailleuse de 7,5 mm.
23. Pièce mobile montée sur la porte du capot de conduite et supportant la rotule de la lunette périscopique.



VUE DE CÔTÉ GAUCHE

1. Tapes de graissage, masquant le graisseur de l'axe de la poulie de tension.
2. Plaque de visite du système amortisseur de la poulie de tension.
3. Tapes de graissage, masquant les supports des graisseurs pour le graissage des glissières.
4. Cornière pour la fixation du dispositif spécial d'étanchéité du persiennage.
5. Persiennage formant sortie d'air.
6. Barbotin.
7. Supports de béquille.
8. Goulotte arrière d'évacuation des boues.
9. Feux de position, type protégé.
10. Goulotte avant d'évacuation des boues.
11. Poulie de tension.
12. Plaquette de tôle, protégeant les graisseurs des glissières guides de poulie de tension côté gauche.

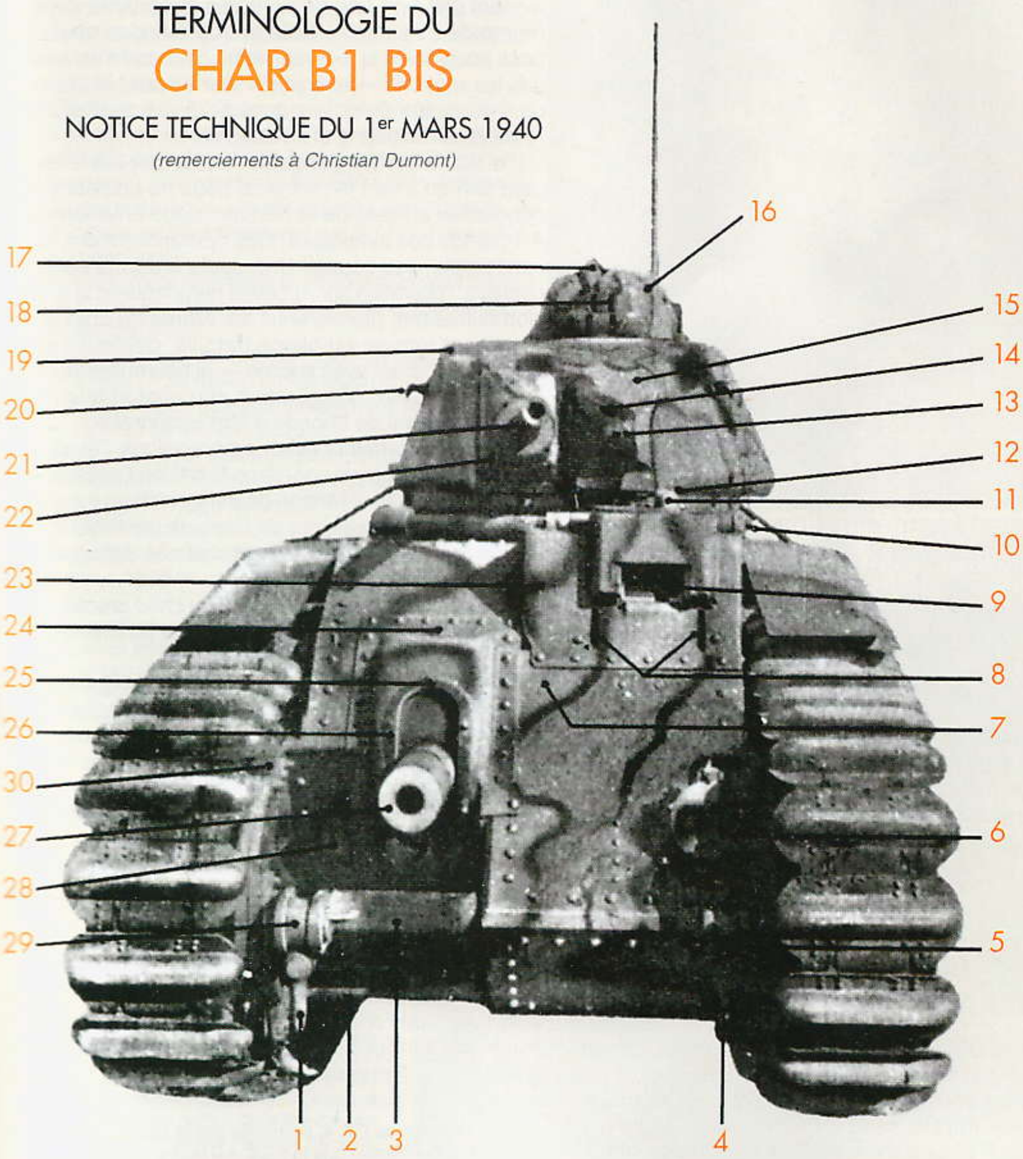
NB. La publication de ces photographies avec leurs légendes d'époque permettra à tous les passionnés d'employer désormais la terminologie appropriée. Mais, autant le terme d'« *écrans de chenilles* », par exemple, sonne bien, autant il sera difficile au « *clocheton d'observation* » de se faire accepter en lieu et place de notre très familier « *tourelleau* ».



TERMINOLOGIE DU CHAR B1 BIS

NOTICE TECHNIQUE DU 1er MARS 1940

(remerciements à Christian Dumont)



VUE DE FACE

1. Manille avant.
2. Entretoise inférieure.
3. Entretoise supérieure.
4. Manille.
5. Maillon double.
6. Phare code blindé avec son volet.
7. Orifice pour le passage de la monture du phare orientable.
8. Deux fentes verticales pour l'objectif de la lunette de pointage du canon de 75.
9. Ouverture pour le logement du volet mobile vertical et du châssis porte-épiscope.
10. Axe de la porte de sortie supérieure.
11. Rotule avec manchon de la lunette périscopique.
12. Trou du manchon servant de logement à l'objectif de la lunette périscopique.
13. Mitrailleuse de 7,5 mm.
14. Trou dans le bouclier pour l'objectif de la lunette mitrailleuse-canon.
15. Bouclier du masque mitrailleuse.
16. Clocheton d'observation.
17. Volet des trous de vision à commande intérieure.
18. Trous de vision à section rectangulaire pour les objectifs du périscope binoculaire.
19. Tourelle APX 4.
20. Crochet pour l'élinguage.
21. Canon de 47 mm SA 1935.
22. Bouclier du masque canon.
23. Capot de conduite.
24. Trou fileté pour la fixation d'un crochet queue de cochon pour le démontage du canon de 75 mm.
25. Goujons pour la fixation du dispositif spécial d'étanchéité du bouclier du canon de 75 mm.
26. Bouclier du canon de 75 mm.
27. Canon de 75 mm.
28. Support de la rotule de la mitrailleuse fixe (dite « mitrailleuse de capot »).
29. Maillon double.
30. Plaquette de tôle, protégeant les graisseurs des glissières guides de poulie de tension, côté gauche.

5-11 JUIN : L'ARMÉE FRAN

WEYGAND ET LA

« Rappelé au service », le général Weygand est à partir de septembre 1939 le commandant en chef du théâtre d'opérations de Méditerranée orientale (TOMO). On le voit ici lors des manœuvres de la 192e DI dans le Djebel Druze en avril 1940. Dans à peine plus d'un mois, il sera rappelé d'urgence en France.
(© ECPAD / France)

Déontologie

Nos Grands invités, disparus depuis des décennies, ne peuvent plus alimenter le débat, ni se défendre à nouveau. Pour cette raison au moins, et pour bien d'autres, nous nous refusons à l'ironie, à la caricature d'autant plus facile qu'elle serait laissée sans réplique possible, et à la polémique biaisée.

Dans ces pages, nous leur donnons la parole en toute loyauté, en leur posant des questions et en publiant leurs réponses. Celles-ci proviennent de leurs écrits directs. Les extraits que nous en donnons sont suffisamment longs et circonstanciés pour qu'il n'y ait aucun risque que soit trahi ou dénaturé leurs témoignages pour l'Histoire. Témoignages qui peuvent être également des plaidoyers *pro domo*, mais telle est la règle du jeu, il faut l'accepter comme telle.

Chacun gardera aussi à l'esprit que nul n'échappe à la mentalité et à l'état d'esprit de son temps. C'est pourquoi les réponses sont dûment datées.

Enfin, NOUS NE SOMMES PAS JUGES. Notre but est de donner des pistes de réflexion personnelle au lecteur, à partir des déclarations *effectives, circonstanciées et préservées dans leur contexte*, de nos grands invités. Leurs phrases sont, aux mots près, des citations directes. Les seules latitudes que nous nous sommes autorisées sont les suivantes :

— pour préciser le propos sans l'alourdir, ajout de quelques incises sous la forme [ajout].

— pour la clarté de l'explication ou l'exigence de rigueur historique dans les détails, ajout de notes numérotées, présentant toujours un caractère technique.

Le général Weygand, en poste à Beyrouth, est rappelé en France le 17 mai 1940 pour succéder au général Gamelin, limogé le 19. Il a laissé son nom à l'ultime tentative de bloquer l'agresseur, sur la Somme et l'Aisne, sur les hérissons de la « ligne Weygand ».

GBM : Mon général, merci de nous accorder cet entretien. Pouvez-vous tout d'abord brosser un tableau des mesures que vous avez prises pour couvrir l'intérieur du pays, au moment où se déroule l'évacuation du camp retranché de Dunkerque ?

Général Weygand 1949 : J'avais constitué à la gauche du général Frère [7e armée] un détachement d'armée sous les ordres du général Robert Altmayer [future 10e armée] pour dégager Frère de toute inquiétude sur la Basse-Somme et lui permettre de se concentrer entièrement sur l'attaque que je pensais qu'il pourrait mener en direction du nord. J'avais appelé en Champagne la 4e armée qui avait son front dans la région fortifiée, et j'avais constitué un 4e groupe d'armées [GA 4][1] sous les ordres d'Huntziger avec la 4e et la 2e armées pour barrer l'une des directions principales de l'attaque par lesquelles je pensais que se produirait l'effort ennemi. Enfin, nous avions constitué, le général Georges et moi, deux groupements de forces réservées à la disposition de chacun des groupes d'armées chargés de mener la bataille défensive. [...]

Les directions d'attaque que nous attendions étaient de part et d'autre de Paris et c'est bien par là que les masses de Panzer ont débouché en direction de la Basse-Seine pour les unes, en direction des plaines du Santerre et de Champagne pour les autres.

GBM : Si vous le voulez bien, n'anticipons pas... Sur la carte (➡ *pages 42-43*), juste avant la bataille décisive, nous constatons que nos troupes ne bordent pas la totalité du cours de la Somme...

Général Weygand 1949 : Malheureusement pour nous, dans le désarroi de la défaite de Sedan, les Allemands, qui avaient marché très vite, avaient occupé la ligne de la Somme avant nous, et comme ils savaient faire la guerre, ils ne s'étaient pas contentés de l'occuper, ils avaient pris une tête de pont très importante dans la région de Péronne — celle-là trop étendue pour que nous songions à la leur reprendre car nous n'en avions pas les moyens — une petite tête de pont et d'autres plus ou moins étendues dans la région de Corbie, à Amiens, à Picquigny et à Abbeville.

J'ai donné l'ordre d'essayer de résorber ces têtes de pont afin qu'à tout le moins, si nous ne pouvions pas déboucher au-delà de la Somme, nous enlevions aux Allemands ces avantages. Ces opérations n'ont, dans l'ensemble, pas réussi. Une seule a donné certains résultats, l'opération sur Abbeville dans laquelle la 4e division cuirassée, placée sous les ordres du colonel de Gaulle, et formée en pleine bataille, quelques jours auparavant, a agi avec succès — si heureusement que j'ai donné la croix de guerre à son chef et que je l'ai nommé général de brigade à titre temporaire.

Enfin, pour terminer avec ces précisions, j'avais pris des dispositions pour que, dans le cas où l'avance allemande se produirait, l'armée de Paris entrât en ligne sous les ordres du gouverneur de Paris, le général Hering, ancien commandant d'armée et chef très distingué.

GBM : Venons-en maintenant au choc crucial, celui où se joue le sort du pays, la bataille de France...

Général Weygand 1949 : Si vous permettez je vais aller assez rapidement, étant entendu que je suis toujours à votre disposition pour tous les détails que vous pourrez souhaiter.

La bataille commence le 5 juin. Bonne journée, impression générale de confiance. Dans certains endroits les chars ennemis ont dépassé nos points d'appui, mais ceux-ci tiennent dans le système de défense que j'avais préconisé. Les chars n'avançant que par les grandes routes, j'avais prescrit que tous les points importants des routes, carrefours, villages, etc., devaient être changés en points d'appui de telle sorte que l'ensemble de la défense, au lieu de se composer surtout de lignes, devaient se composer de points d'appui en quinconce qui agiraient en hérisson.

---

[1] La création du GA 4, ordonnée par le général Georges le 4 juin, ne sera effective que le 6 juin à 0 heure.

ÇAISE À UN CONTRE DEUX
LIGNE SOMME-AISNE

J'ai employé cette expression très utilisée depuis. Ces points d'appui devaient tenir, même dépassés, même encerclés, et devaient être dégagés par des contre-attaques. Dans la première journée, j'ai pu penser que nous réussirions, car les points d'appui ont tenu.

GBM : Mais pouvaient-ils tenir durablement ?

Gal Weygand 1949 Le 6, des progrès allemands sont constatés aux deux ailes. La Somme est franchie. Une masse de chars l'a déjà traversée. Je vois bien

Les « hérissons » de Weygand

Cette tactique de combat est formalisée [A] par la note n° 1142/3 FT du 24 mai 1940 signée Weygand :

« *Les unités blindées ennemies ont pu progresser rapidement parce qu'elles n'ont pas rencontré une résistance adaptée. Il faut arrêter coûte que coûte ces éléments : affaire de bon sens, de volonté et de commandement.*

Il faut substituer à la notion de ligne celle de la maîtrise de toutes les communications.

L'expérience vient de prouver que tout point d'appui barricadé en tous sens, ***hérissé*** *de feux dans toutes directions et commandé par un chef décidé à ne pas se rendre était impénétrable aux chars.*

Tout commandant de grande unité [division et au-delà] *doit donc se saisir dans sa zone de toutes les communications par l'établissement d'un quadrillage complet de points d'appui, dotés d'armes antichars ou de 75, sans hésiter à donner à cette zone une profondeur même exagérée.*

Tout commandant de petite unité [régiment et en-deçà] *doit réaliser, à l'emplacement qu'il a reçu mission de défendre, un point d'appui fermé en s'accrochant à un accident du terrain, une localité ou un couvert, et en barricadant solidement toutes les voies d'accès.* [...] *Les barricades doivent être solides et toutes les armes abritées et enterrées. Une organisation n'est jamais achevée, elle doit toujours être consolidée et perfectionnée.* [...] *Nos armes antichars servies par des équipes résolues, viennent à bout de tous les chars. Les pertes avouées par l'ennemi le prouvent.*

L'artillerie doit être toujours englobée dans les points d'appui. En dehors de ses missions de protection des abords des points d'appui voisins et de harcèlement des cheminements ennemis, elle contribue à la défense antichars du point d'appui dans lequel elle est installée. Des attaques de chars ennemis ont été arrêtées net par des tirs d'une artillerie ainsi commandée.

Chacun des chefs investis de la défense d'un point d'appui y résistera sans esprit de recul. Il y est le défenseur de l'honneur de son drapeau ».

Dans son ordre du n° 1184/3 FT du 26 mai, Weygand enfonce le clou : « *se mettre en* ***hérisson*** [...] *cela est aussi vrai pour la division que pour le régiment, le bataillon, la compagnie* ». Le 29 mai enfin (ordre n° 1251/3 FT), le commandant en chef a cette surprenante précision concernant l'organisation des carrefours et villages barricadés des arrières du front, qui devront être tenus par « *de petites garnisons composées d'éléments militaires et d'éléments civils commandés par des chefs choisis* ». Le *franc-tireur*, hantise des Allemands en 1870-71 et 1914-15, n'est pas loin.

[A] Dans ses Mémoires, le général Weygand rappelle qu'un système de défense analogue avait été adopté le 15 juillet 1918, avec succès, à l'armée Gouraud. D'autre part, la teneur même de la note du 24 mai 1940 montre que de tels procédés de combat défensif ont été utilisés dans la première partie de la campagne.

Ordre du jour du 5 juin 1940

La bataille de France est commencée. L'ordre est de défendre nos positions sans esprit de recul.

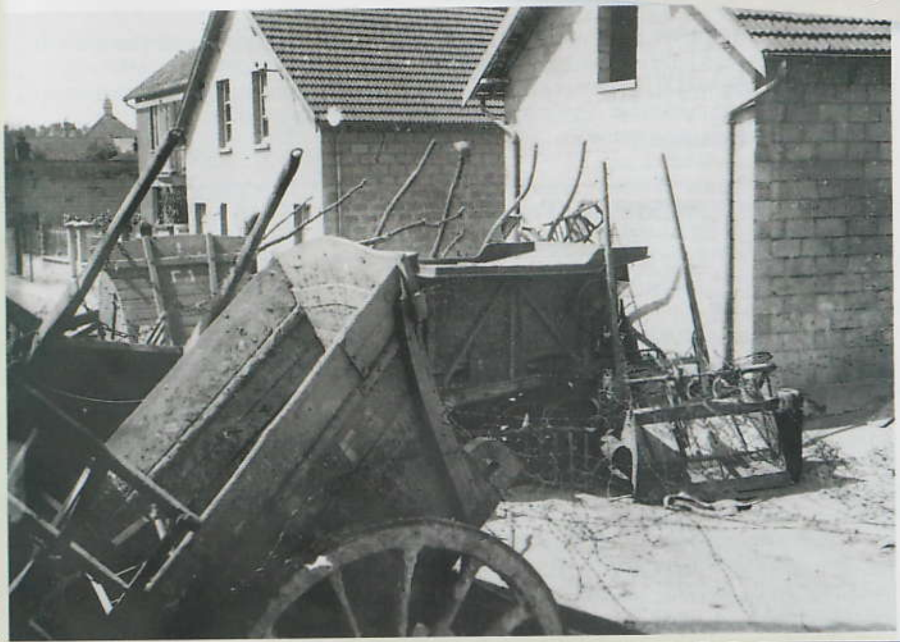
Officiers, sous-officiers et soldats de l'armée française, que la pensée de notre Patrie blessée par l'envahisseur vous inspire l'inébranlable résolution de tenir où vous êtes.

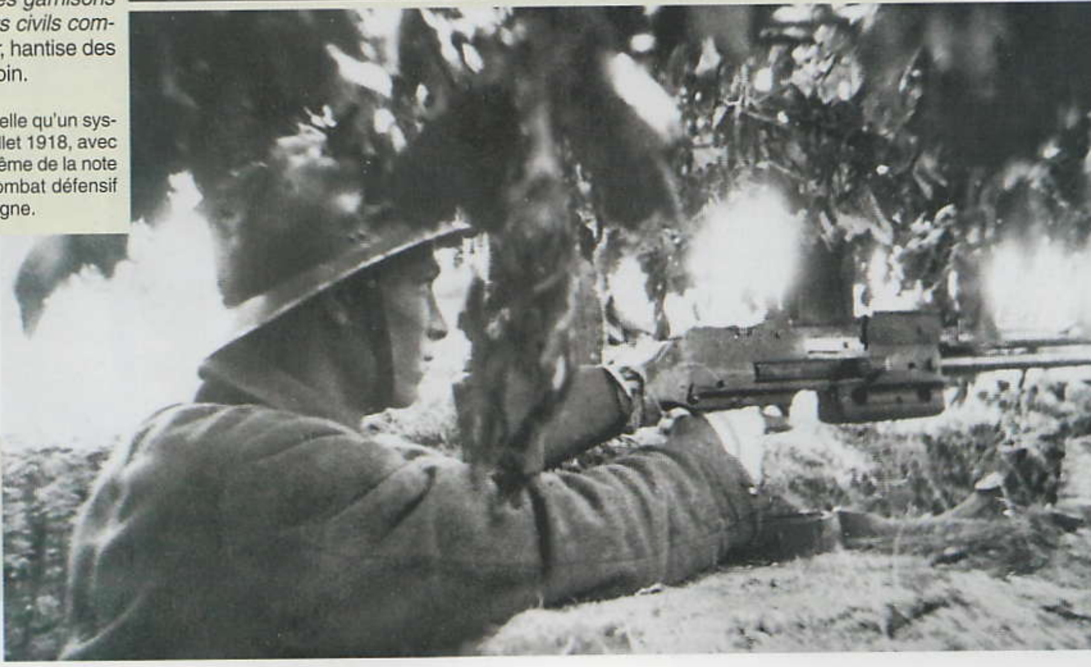
Les exemples de notre glorieux passé montrent que toujours la détermination et le courage l'emportèrent.

Accrochez-vous au sol de France, ne regardez qu'en avant, en arrière le Commandement a pris ses dispositions pour vous soutenir.

Le sort de notre Patrie, la sauvegarde de ses libertés, l'avenir de nos fils dépendent de votre ténacité.

Signé : Weygand





Deux aspects caractéristiques des « hérissons » de la ligne Weygand :
– une barricade de fortune, faite de charrettes enchevêtrées. Ces moyens d'apparence dérisoire permettent d'arrêter des motos ou des voitures légères de reconnaissance, mais pas des chars.
– un jeune fantassin aux aguets, sous l'insolent soleil de juin, enterré et dissimulé, prêt à faire feu de son fusil mitrailleur modèle 1924/29.
(Coll. F. Vauvillier et @ECPAD / France)

GEORGES détaille le dispositif français du 5 juin

Après le limogeage de son premier chef, le général Georges est maintenu à son poste de commandant en chef du théâtre d'opérations du Nord-Est, où il travaillera désormais en parfaite entente avec Weygand. Dans une note immédiatement postérieure à la tragédie (5 août 1940) établie sur la demande de Weygand, Georges détaille le dispositif de l'armée française à la veille de la bataille décisive (➡ *positions sur la carte des pages 42-43*) :

« **a** - *Sur la coupure Somme - canal Crozat - canal de l'Ailette - Aisne et 2e position jusqu'à Longuyon, un* ***cordon de divisions*** *:*

– de la mer à Neuchâtel-sur-Aisne (GA 3) : 17 DI sur 240 km, soit une moyenne d'une DI pour 14 km de front.

– de Neuchâtel à Longuyon (GA 4 [effectif le 6 juin à 0 heure]*) : 10 DI sur 120 km, soit une moyenne d'une DI pour 12 km de front.*

La densité de ces grandes unités décroît de l'est vers l'ouest. En effet, la bataille [antérieure] *a été continue et violente à la 2e armée entre l'Aisne d'Attigny et Longuyon ; elle a absorbé de nombreuses divisions et nécessité des relèves. Il a d'ailleurs été nécessaire de maintenir entre Longuyon et Aisne une densité de forces suffisantes pour parer à l'« enroulement » de nos régions fortifiées.*

Sur l'Aisne également, le contact a été progressivement resserré et de nombreuses opérations de détail ont eu lieu. Vers l'ouest au contraire, l'épuisement de nos disponibilités nous a contraints à ne constituer qu'un simple front de couverture qui sera renforcé progressivement au fur et à mesure de l'entrée en ligne de nouvelles grandes unités (divisions d'Afrique, divisions de nouvelle formation[A]*).*

La même différence se retrouve d'ailleurs, et pour des raisons analogues de durée de travail, dans la valeur des organisations défensives (fil de fer, organisation des villages en points d'appui fermés antichars).

b - *Des grandes unités en* ***réserve de groupes d'armées ou d'armées***

– 2 divisions et la 2e DCR derrière la gauche du GA 3.
– 4 divisions de part et d'autre de la vallée de l'Oise.
– 2 divisions à la droite du GA 4.

c - *Pour remédier à la faiblesse de ce dispositif et parer aux exploitations latérales ennemies, ont été créés des* ***cloisonnements*** *par l'utilisation des points forts du terrain. À ces cloisonnements s'accrochera la défense et s'appuieront les groupements constitués à base d'unités mécaniques et d'infanterie et destinés à agir offensivement dans le flanc des formations ennemies s'engageant dans les seuils.*

Ce sont :

– le cloisonnement de la Bresle couvrant la gauche du dispositif général, avec la 40e DI, les 2e, 3e et 5e DLC, la division Evans [1re DB britannique].

– le cloisonnement Beauvais - Clermont d'Oise barrant la route Amiens - Paris, sur lequel sont établies d'abord la 4e DCr, puis ultérieurement les 85e et 241e DI.

– de part et d'autre des plaines de Champagne, la montagne de Reims (82e DI) prolongée par la Marne et l'Ornain (53e et 59e DI) et le cloisonnement de l'Argonne (3e DCr, 3e et 41e DI auxquelles viendra s'ajouter la 7e DLM en reconstitution).

Ainsi, le 4 juin, sur les 360 km de front de la mer à Longuyon et immédiatement en arrière, se préparent à recevoir le choc de l'ennemi :

– 43 DI, toutes d'active ou de série A. La plupart engagées depuis le 15 ou 20 mai, ont supporté les fatigues inhérentes au contact de l'ennemi sur de grands fronts ; plusieurs ont eu des pertes sérieuses, notamment à la 2e armée ainsi que devant Abbeville et Amiens, le matériel de combat, en particulier les canons antichars, manquent dans une proportion importante dans les unités qui ont été engagées.

– 3 DCr, très fortement réduites en matériel de qualité[B].

– 3 DLC, également très affaiblies en matériel blindé[B].

[...] ***À l'intérieur****, on constitue dans le même temps des divisions légères, soit avec le personnel récupéré des armées de Belgique ou des Ardennes, soit avec les bataillons d'instruction. Ces divisions seront engagées au fur et à mesure de leur mise sur pied avec un matériel incomplet. En outre, insuffisamment amalgamées, elles seront en général d'un rendement médiocre.* »

Tel est le dispositif qui va devoir affronter l'assaut de dix Panzerdivisionen et d'une soixantaine d'Infanterie Divisionen. Mieux que des comparaisons chiffrées, la carte des pages suivantes visualise la densité comparée des deux armées, et une partie seulement des réserves dont dispose l'armée allemande, alors forte d'environ 140 divisions à l'Ouest.

[A] Ces dernières sont le plus généralement des DLI (divisions légères d'infanterie) à deux régiments seulement. Voir l'article de Paul Gaujac dans *Batailles* n° 16. Dans sa note, le général Georges désigne indistinctement « *division d'infanterie* » (DI) diverses grandes unités dûment identifiées, sur notre carte, comme DI, DIM (motorisée ; seule subsiste la 3e), DINA (nord-africaines, active), DIA (d'Afrique, réserve série A), DIC (coloniales) et enfin les DLI déjà commentées.

[B] Détails de leurs dotations résiduelles en engins blindés sur le tableau de la page 43.

---

que je n'arriverai pas à mon premier programme qui avait été de tenir sur cette ligne de la Somme, et à mesure que la bataille va avancer, je sens cette chance m'échapper. Mais dans mon esprit, dans les ordres que je donne et dans l'espoir que je conserve, domine une conception de la bataille défensive avec des armes modernes : un champ de bataille n'est plus une ligne, un champ de bataille est profond. La profondeur du champ sur lequel va se livrer la bataille de France est celle qui s'étend entre la ligne Somme - Aisne - ligne Maginot, au nord, et la ligne Seine - positions avancées de Paris - Marne, au sud ; la position avancée de Paris suivait à peu près le cours de l'Oise, puis la Nonette, puis l'Ourcq, pour se raccorder à la Marne. La ligne ainsi définie constituait la ligne de résistance arrière de notre position profonde.

Malgré tout, le 6 au soir je suis assez satisfait ; j'adresse aux troupes un ordre du jour d'encouragement et d'espoir. Bien que j'ai dû envisager un repli sur la deuxième position des armées, je réconfortai les combattants et leur demandai d'y continuer le même mode de défense.

GBM : Et nous voici au troisième jour de bataille...

Général Weygand 1949 : Le 7, la gauche de mes armées m'inquiète. À l'extrême gauche près de la mer la division anglaise Fortune [51e DIW] a abandonné la Somme et se défend mal sur la Bresle. Mon souci est d'autant plus grand que je savais que dans la zone française des chars ont passé en assez grand nombre. Je vais voir Altmayer à son quartier général de Lyons-la-Forêt. Pendant que j'y étais, il fut bombardé et j'ai pris une leçon de choses, j'ai vu comment un quartier général peut

Sur ce document datant du 17 janvier 1935, le général Weygand est encore pour quatre jours le patron de l'armée française. Il passe en revue des éléments motorisés de la 1re DC à Saint-Germain-en-Laye. *(DR)* être instantanément isolé, toutes ses communications par fil coupées en un instant. Ce qui était plus grave, c'est que deux Panzerdivisionen étaient arrivées à Forges-les-Eaux et menaçaient la direction de Rouen, risquant de couper l'armée Altmayer en deux. J'ai jugé l'incident assez grave pour envoyer mon chef de cabinet en prévenir dans la nuit M. Paul Reynaud. Ainsi se termine le troisième jour de bataille.

GBM : C'est donc, à nouveau, notre front percé...

Général Weygand 1949 : Le 8, j'ai été obligé de prendre des dispositions pour garnir la Seine. Par suite d'une erreur de décision sur laquelle je n'insiste pas[2].

Le soir de ce jour, il fallut penser à un nouveau repli, et envisager de se retirer sur la ligne arrière de notre position de combat ; la ligne Basse-Seine - position avancée de Paris - Marne.

Le 9, événement capital dans la bataille. Les Allemands — c'est classique — prolongent leur ligne d'attaque et ils l'étendent jusqu'à l'Argonne.

Dans un ordre du jour je fais un suprême appel au courage des troupes, j'indique la gravité de la situation. L'armée de Paris entre en ligne à ce moment là. L'ordre de bataille se trouve ainsi modifié : la 10e armée à gauche, l'armée de Paris, puis l'armée Frère [7e armée] et l'armée Touchon [6e armée].

Dès ce premier jour de la bataille en Champagne, le front est crevé à l'ouest de Rethel, et les Panzer commencent à passer.

GBM : Que faites-vous alors, devant ce nouvel acte de la tragédie ?

Gal Weygand 1949 Ce soir là [9 juin] je rédige pour le gouvernement, afin d'éviter toute équivoque et malgré nos comptes-rendus quotidiens, une seconde note, la note du 10 juin, et je lui indique la réalisation possible de l'éventualité que j'avais prévue [...][3], c'est-à-dire que la situation deviendrait d'une gravité particulière le jour où les Allemands seraient arrivés à nous déloger de la dernière ligne Basse-Seine - position avancée de Paris. Je lui disais dans cette note du 10 juin — de façon à corroborer mes comptes-rendus, à les appuyer, les homologuer par quelque chose d'écrit — que le moment ne tarderait pas où cette dernière ligne serait attaquée.

Le même jour j'eus à répondre à une question au sujet de la défense de Paris. J'écrivis à M. Paul Reynaud, en lui disant que Paris était une ville ouverte en ce sens qu'elle ne pouvait plus être défendue à sa périphérie où il n'y avait plus de fortifications, ni sur la ligne des vieux forts de Soixante-dix, où rien n'avait été organisé, et que la capitale serait défendue sur la ligne avancée dont je vous ai parlé.

Ordre du jour du 9 juin 1940

L'offensive allemande est maintenant déclenchée sur tout le front, de la mer à Montmédy. Ele s'étendra demain jusqu'à la Suisse.

L'ordre demeure, pour chacun, de se battre sans esprit de recul, en regardant droit devant lui, là où le commandement l'a placé.

Le Commandant en Chef n'ignore rien des efforts et de la vaillance dont les armées engagées et l'armée de l'air donnent sans désemparer le magnifique exemple. Il les en remercie. La France leur demande plus encore.

Officiers, sous-officiers et soldats, le salut de la Patrie réclame de vous non seulement votre courage mais toute l'opiniatreté, toute l'initiative, tout l'esprit combatif dont je vous sais capables.

L'ennemi a subi des pertes considérables. Il sera bientôt au bout de son effort.

Nous sommes au dernier quart d'heure. Tenez bon.

Signé : Weygand

> « Voir clairement ce qu'il faudrait faire et être mis, faute de moyens, dans l'impuissance de le réaliser, est pour un chef une souffrance indicible. »

Les actions offensives blindées de dégagement des « hérissons »

Dans sa note du 24 mai 1940, le général Weygand fixe succinctement l'action des blindés amis comme suit :

« *Ce système de défense* [les points d'appui] *doit être complété par des actions offensives de nos chars et automitrailleuses :*

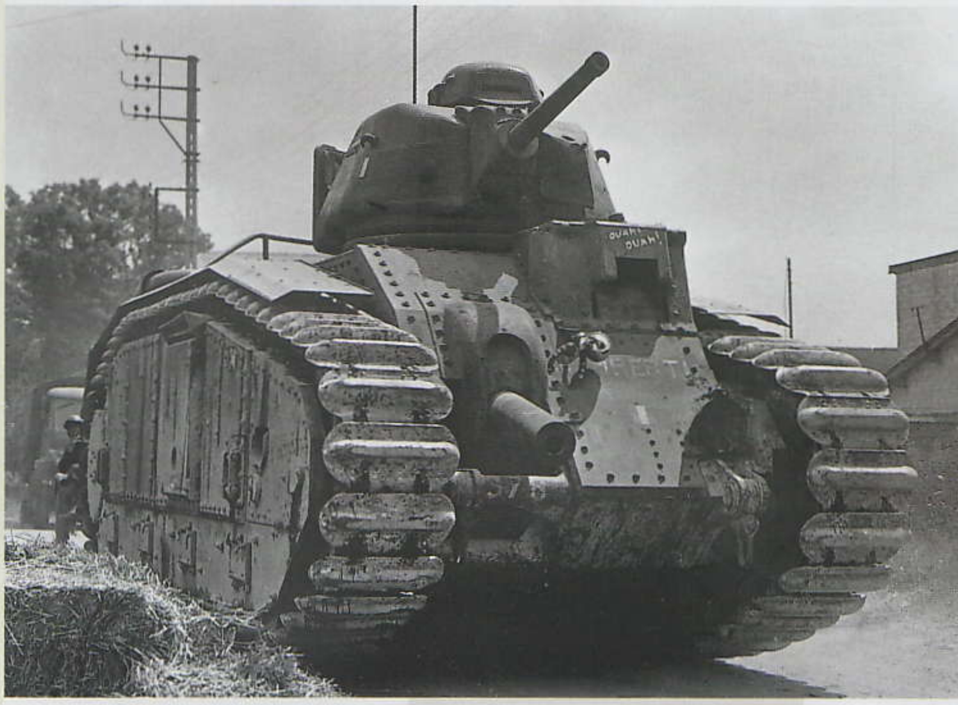
– actions locales de nettoyage menées par des éléments de faible importance ;

– ou bien contre-attaques menées par de grandes unités mécaniques sous les ordres de leur chef qui, non seulement dirige le combat, mais veille à l'établissement et à la garde de leur base de ravitaillement. »

La précision « *sous les ordres de leur chef* » ne manque pas d'interpeller le lecteur, comme si cette évidence n'allait pas de soi. Qu'a voulu signifier, *dans le feu de l'action*, le nouveau commandant en chef ? Vise-t-il des carences effectives de commandement au niveau divisionnaire qui ont pu lui être rapportées ? Ou bien veut-il marquer que les unités mécaniques d'une certaine importance ne pourront plus, en aucun cas, être mises à la disposition de chefs de rang supérieur, non formés à leur commandement, et qui en disposeraient de façon inappropriée, par exemple en les morcelant, comme cela avait été très malheureusement le cas dans les semaines précédentes ?

Cette seconde interprétation semble prévaloir, si l'on en juge par la composition des « *groupements de forces réservées* » voulus par Weygand et organisés par Georges en arrière de la ligne Somme-Aisne : les groupements Petiet, Audet et Buisson (*➡ détails sur la carte des pages 42-43*) coiffent, entre autres forces, ce qui subsiste le 4 juin 1940 de divisions légères de cavalerie ou de divisions cuirassées, toutes très affaiblies.

Comme l'indiquera Weygand dans ses mémoires (1950), « *Il eut fallu pouvoir donner à ces groupements de manœuvre et de contre-attaque une force comprenant au moins quatre divisions d'infanterie et deux unités cuirassées pourvues de leur matériel au complet. Il était hélas ! impossible de les étoffer de la sorte. Voir clairement ce qu'il faudrait faire et être mis, faute de moyens, dans l'impuissance de le réaliser est pour un chef une souffrance indicible.* »



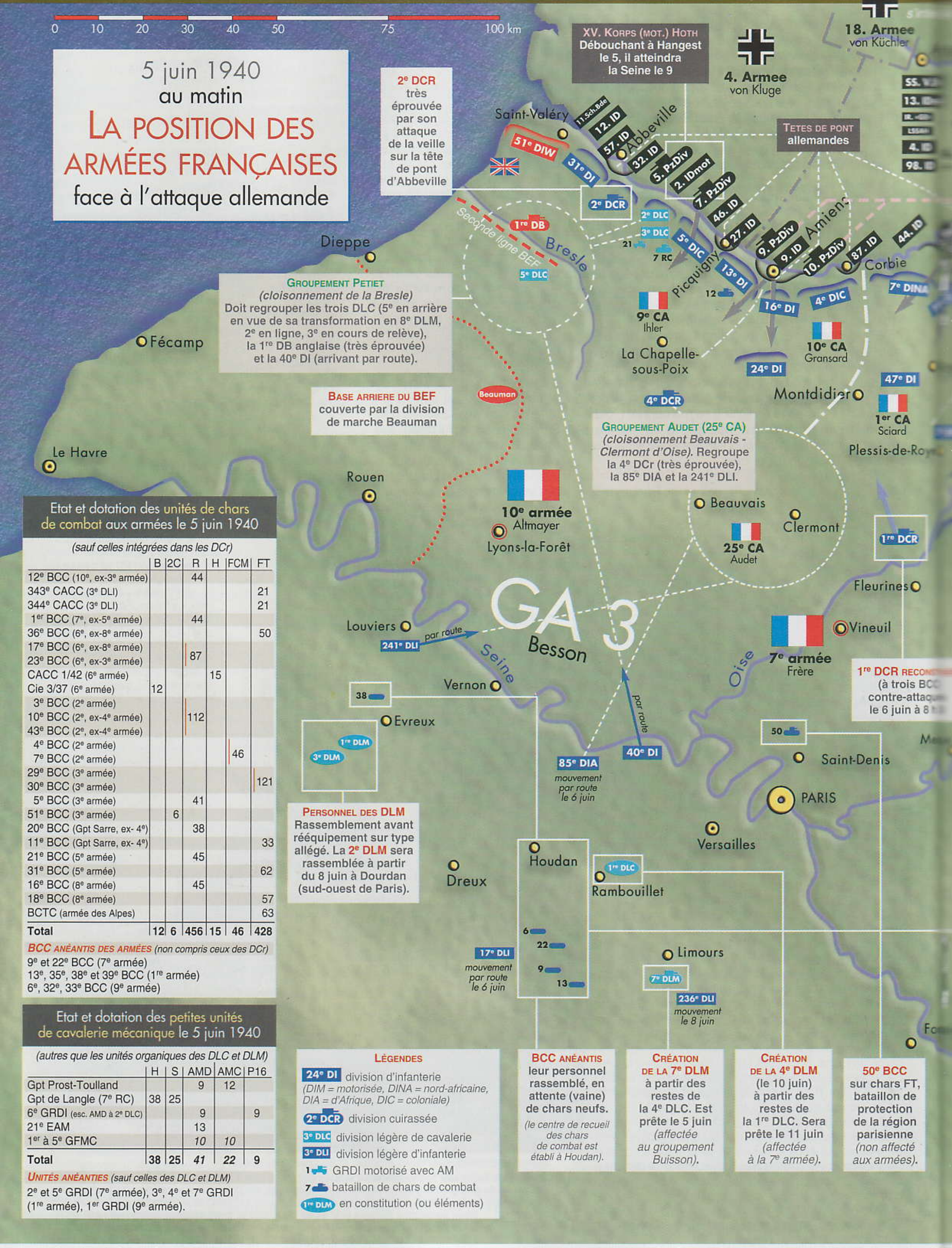
La dernière action de force offensive de l'armée française a lieu le 10 juin 1940 avec la contre-attaque du groupement Buisson sur le flanc gauche de l'offensive ennemie en Champagne. Y participent, entre autres éléments, les chars B 1*bis* du 41e BCC, qui a amalgamé le 7 juin les deux bataillons initiaux (41e et 49e BCC) de la demi-brigade lourde de la 3e DCR. Voici le 378 *Chambertin* (ex-*Chemin-des-Dames*) du lieutenant Godinat (49e BCC), rejoignant sa position d'attaque. *(© ECPAD / France)*

NOTES

[2] Le général Weygand fait allusion ici au déplacement du PC du général Altmayer. Dans ses mémoires publiés l'année suivante, il sera beaucoup plus précis, indiquant qu'Altmayer aurait dû déplacer son PC vers Rouen, sur la rive gauche de la Seine, au lieu de l'installer au nord de Pontoise. Ce faisant, Altmayer « *favorisait la manœuvre de l'adversaire en augmentant l'étendue de la brèche qu'il venait d'ouvrir* » (*Rappelé au service*, page 182).

[3] Dans la précédente note au gouvernement que le général Weygand avait adressée, le 29 mai.

5 juin 1940
au matin
LA POSITION DES ARMÉES FRANÇAISES
face à l'attaque allemande


0
10
20
30
40
50
75
100 km
18. Armee
von Küchler
4. Armee
von Kluge
SS.
13.
4.
98.
Saint-Valéry
51e DIW
11.Sch.Bde
12. ID
57. ID
Abbeville
32. ID
5. PzDiv
2. IDmot
7. PzDiv
46. ID
27. ID
9. PzDiv
9. ID
Amiens
10. PzDiv
87. ID
44. ID
Corbie
7e DINA
31e DI
2e DCR
2e DLC
3e DLC
21
7 RC
5e DIC
Picquigny
13e DI
12
16e DI
4e DIC
24e DI
1re DB
Seconde ligne BEF
Bresle
5e DLC
Dieppe
Fécamp
Le Havre
Beauman
9e CA
Ihler
La Chapelle-sous-Poix
10e CA
Gransard
Montdidier
47e DI
1er CA
Sciard
Plessis-de-Ro
4e DCR
Rouen
10e armée
Altmayer
Lyons-la-Forêt
Beauvais
Clermont
25e CA
Audet
1re DCR
Fleurines
Vineuil
7e armée
Frère
Oise
GA 3
Besson
Louviers
241e DLI
par route
Seine
Vernon
38
Evreux
1re DLM
3e DLM
par route
40e DI
85e DIA
mouvement par route le 6 juin
50
Saint-Denis
PARIS
Versailles
Houdan
Dreux
1re DLC
Rambouillet
6
22
9
13
17e DLI
mouvement par route le 6 juin
Limours
7e DLM
236e DLI
mouvement le 8 juin
Fo

2e DCR très éprouvée par son attaque de la veille sur la tête de pont d'Abbeville

XV. Korps (mot.) Hoth Débouchant à Hangest le 5, il atteindra la Seine le 9

Tetes de pont allemandes

Groupement Petiet *(cloisonnement de la Bresle)* Doit regrouper les trois DLC (5e en arrière en vue de sa transformation en 8e DLM, 2e en ligne, 3e en cours de relève), la 1re DB anglaise (très éprouvée) et la 40e DI (arrivant par route).

Base arriere du BEF couverte par la division de marche Beauman

Groupement Audet (25e CA) *(cloisonnement Beauvais - Clermont d'Oise)*. Regroupe la 4e DCr (très éprouvée), la 85e DIA et la 241e DLI.

1re DCR recon (à trois BC contre-attaq le 6 juin à 8

Personnel des DLM Rassemblement avant rééquipement sur type allégé. La **2e DLM** sera rassemblée à partir du 8 juin à Dourdan (sud-ouest de Paris).

BCC anéantis leur personnel rassemblé, en attente (vaine) de chars neufs. *(le centre de recueil des chars de combat est établi à Houdan).*

Création de la 7e DLM à partir des restes de la 4e DLC. Est prête le 5 juin *(affectée au groupement Buisson).*

Création de la 4e DLM (le 10 juin) à partir des restes de la 1re DLC. Sera prête le 11 juin *(affectée à la 7e armée).*

50e BCC sur chars FT, bataillon de protection de la région parisienne *(non affecté aux armées).*

Etat et dotation des unités de chars de combat aux armées le 5 juin 1940

(sauf celles intégrées dans les DCr)

	B	2C	R	H	FCM	FT
12e BCC (10e, ex-3e armée)			44			
343e CACC (3e DLI)						21
344e CACC (3e DLI)						21
1er BCC (7e, ex-5e armée)			44			
36e BCC (6e, ex-8e armée)						50
17e BCC (6e, ex-8e armée)			87			
23e BCC (6e, ex-3e armée)						
CACC 1/42 (6e armée)				15		
Cie 3/37 (6e armée)	12					
3e BCC (2e armée)			112			
10e BCC (2e, ex-4e armée)						
43e BCC (2e, ex-4e armée)						
4e BCC (2e armée)					46	
7e BCC (2e armée)						
29e BCC (3e armée)						121
30e BCC (3e armée)						
5e BCC (3e armée)			41			
51e BCC (3e armée)		6				
20e BCC (Gpt Sarre, ex- 4e)			38			
11e BCC (Gpt Sarre, ex- 4e)						33
21e BCC (5e armée)			45			
31e BCC (5e armée)						62
16e BCC (8e armée)			45			
18e BCC (8e armée)						57
BCTC (armée des Alpes)						63
Total	**12**	**6**	**456**	**15**	**46**	**428**

BCC anéantis des armées *(non compris ceux des DCr)*

9e et 22e BCC (7e armée)
13e, 35e, 38e et 39e BCC (1re armée)
6e, 32e, 33e BCC (9e armée)

Etat et dotation des petites unités de cavalerie mécanique le 5 juin 1940

(autres que les unités organiques des DLC et DLM)

	H	S	AMD	AMC	P16
Gpt Prost-Toulland			9	12	
Gpt de Langle (7e RC)	38	25			
6e GRDI (esc. AMD à 2e DLC)			9		9
21e EAM			13		
1er à 5e GFMC			*10*	*10*	
Total	**38**	**25**	***41***	***22***	**9**

Unités anéanties *(sauf celles des DLC et DLM)*

2e et 5e GRDI (7e armée), 3e, 4e et 7e GRDI (1re armée), 1er GRDI (9e armée).

Légendes

- **24e DI** division d'infanterie *(DIM = motorisée, DINA = nord-africaine, DIA = d'Afrique, DIC = coloniale)*
- **2e DCR** division cuirassée
- **3e DLC** division légère de cavalerie
- **3e DLI** division légère d'infanterie
- 1 GRDI motorisé avec AM
- 7 bataillon de chars de combat
- **1re DLM** en constitution (ou éléments)

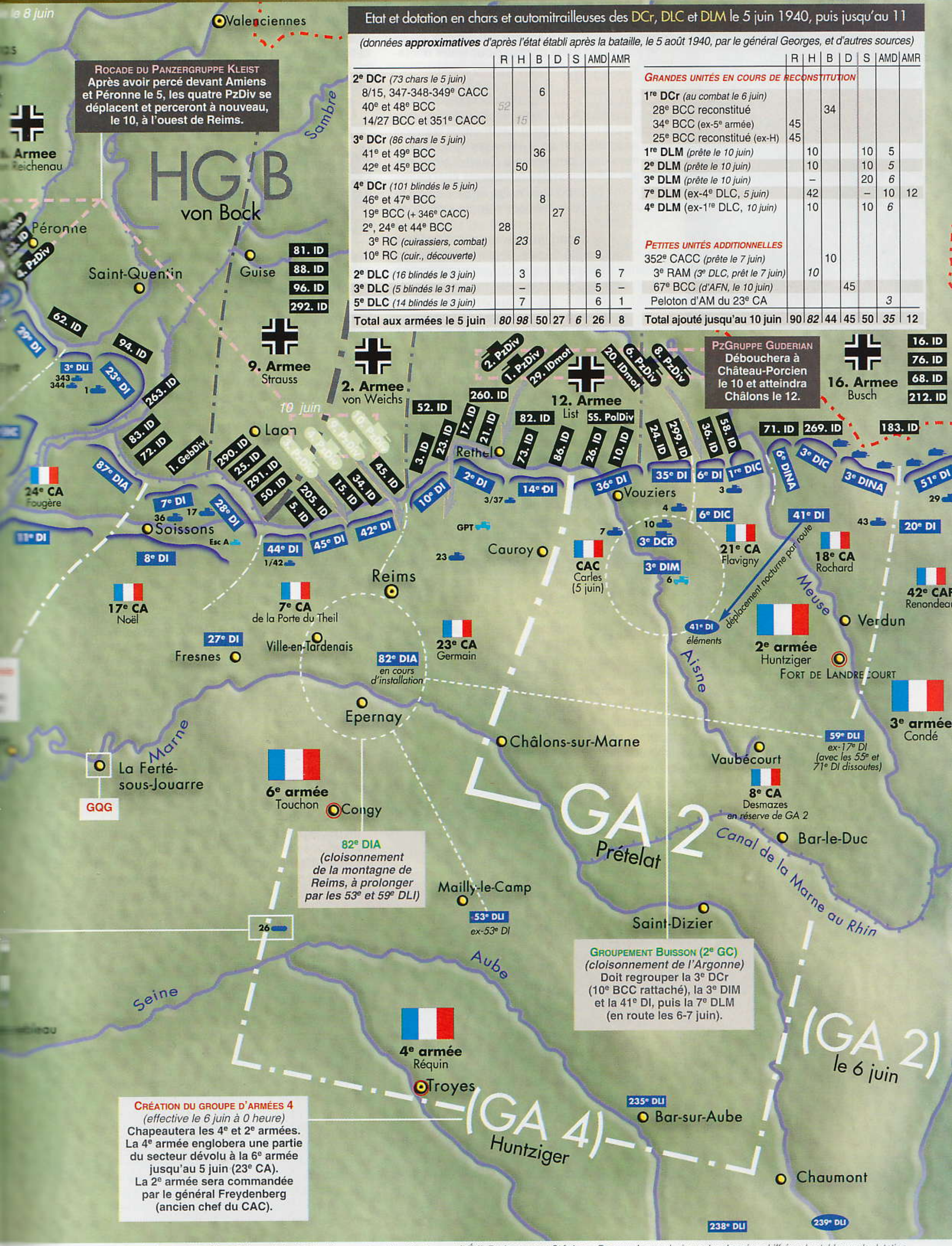
Carte Antonin Collet et François Vauvillier © H&C 2007, d'après Les grandes unités françaises 1939-1940, cartes des situations journalières, *SHAT 1967, et autres sources. L'ordre de bataille allemand est dû*

Etat et dotation en chars et automitrailleuses des DCr, DLC et DLM le 5 juin 1940, puis jusqu'au 11

*(données **approximatives** d'après l'état établi après la bataille, le 5 août 1940, par le général Georges, et d'autres sources)*

	R	H	B	D	S	AMD	AMR
2e DCr *(73 chars le 5 juin)*							
8/15, 347-348-349e CACC			6				
40e et 48e BCC	*52*						
14/27 BCC et 351e CACC		*15*					
3e DCr *(86 chars le 5 juin)*							
41e et 49e BCC			36				
42e et 45e BCC		50					
4e DCr *(101 blindés le 5 juin)*							
46e et 47e BCC			8				
19e BCC (+ 346e CACC)				27			
2e, 24e et 44e BCC	28						
3e RC *(cuirassiers, combat)*		*23*			*6*		
10e RC *(cuir., découverte)*						9	
2e DLC *(16 blindés le 3 juin)*		3				6	7
3e DLC *(5 blindés le 31 mai)*		–				5	–
5e DLC *(14 blindés le 3 juin)*		7				6	1
Total aux armées le 5 juin	***80***	***98***	**50**	**27**	***6***	**26**	**8**

	R	H	B	D	S	AMD	AMR
GRANDES UNITÉS EN COURS DE RECONSTITUTION							
1re DCr *(au combat le 6 juin)*							
28e BCC reconstitué			34				
34e BCC (ex-5e armée)	45						
25e BCC reconstitué (ex-H)	45						
1re DLM *(prête le 10 juin)*		10			10	5	
2e DLM *(prête le 10 juin)*		10			10	*5*	
3e DLM *(prête le 10 juin)*		–			20	*6*	
7e DLM (ex-4e DLC, *5 juin)*		42			–	10	12
4e DLM (ex-1re DLC, *10 juin)*		10			10	*6*	
PETITES UNITÉS ADDITIONNELLES							
352e CACC *(prête le 7 juin)*			10				
3e RAM *(3e DLC, prêt le 7 juin)*		*10*					
67e BCC *(d'AFN, le 10 juin)*				45			
Peloton d'AM du 23e CA						*3*	
Total ajouté jusqu'au 10 juin	**90**	***82***	**44**	**45**	**50**	***35***	**12**



ROCADE DU PANZERGRUPPE KLEIST
Après avoir percé devant Amiens et Péronne le 5, les quatre PzDiv se déplacent et perceront à nouveau, le 10, à l'ouest de Reims.

PZGRUPPE GUDERIAN
Débouchera à Château-Porcien le 10 et atteindra Châlons le 12.

82e DIA
(cloisonnement de la montagne de Reims, à prolonger par les 53e et 59e DLI)

GROUPEMENT BUISSON (2e GC)
(cloisonnement de l'Argonne)
Doit regrouper la 3e DCr (10e BCC rattaché), la 3e DIM et la 41e DI, puis la 7e DLM (en route les 6-7 juin).

CRÉATION DU GROUPE D'ARMÉES 4
(effective le 6 juin à 0 heure)
Chapeautera les 4e et 2e armées. La 4e armée englobera une partie du secteur dévolu à la 6e armée jusqu'au 5 juin (23e CA). La 2e armée sera commandée par le général Freydenberg (ancien chef du CAC).

le 8 juin
Valenciennes
Sambre
Armee
Reichenau
HG B
von Bock
Péronne
4. PzDiv
Saint-Quentin
Guise
81. ID
88. ID
96. ID
292. ID
62. ID
29e DI
94. ID
3e DLI
343
344
1
23e DI
263. ID
9. Armee
Strauss
2. Armee
von Weichs
10 juin
83. ID
72. ID
1. GebDiv
Laon
290. ID
25. ID
291. ID
50. ID
5. ID
205. ID
15. ID
34. ID
45. ID
87e DIA
24e CA
Fougère
7e DI
36
17
28e DI
Soissons
Esc A
11e DI
8e DI
44e DI
1/42
45e DI
42e DI
52. ID
3. ID
23. ID
17. ID
21. ID
260. ID
2. PzDiv
1. PzDiv
29. IDmot
20. IDmot
6. PzDiv
8. PzDiv
12. Armee
List
82. ID
SS. PolDiv
73. ID
86. ID
26. ID
10. ID
24. ID
299. ID
36. ID
58. ID
Rethel
10e DI
2e DI
3/37
14e DI
36e DI
Vouziers
35e DI
6e DI
1re DIC
6e DINA
3e DIC
3e DINA
51e DI
29
16. Armee
Busch
16. ID
76. ID
68. ID
212. ID
71. ID
269. ID
183. ID
GPT
23
Cauroy
Reims
CAC
Carles
(5 juin)
7
4
10
3
3e DCR
3e DIM
6
21e CA
Flavigny
41e DI
déplacement nocturne par route
18e CA
Rochard
43
20e DI
42e CAF
Renondeau
Meuse
Verdun
41e DI
éléments
2e armée
Huntziger
Fort de Landrecourt
17e CA
Noël
7e CA
de la Porte du Theil
27e DI
Fresnes
Ville-en-Tardenais
23e CA
Germain
82e DIA
en cours d'installation
Aisne
Epernay
Châlons-sur-Marne
3e armée
Condé
59e DLI
ex-17e DI
(avec les 55e et 71e DI dissoutes)
Vaubécourt
8e CA
Desmazes
en réserve de GA 2
Marne
La Ferté-sous-Jouarre
GQG
6e armée
Touchon
Congy
GA 2
Prételat
Bar-le-Duc
Canal de la Marne au Rhin
Mailly-le-Camp
53e DLI
ex-53e DI
Saint-Dizier
26
Aube
Seine
(GA 2)
le 6 juin
4e armée
Réquin
Troyes
(GA 4)
Huntziger
235e DLI
Bar-sur-Aube
Chaumont
238e DLI
239e DLI

que nous remercions ici pour ce travail spécialement réalisé à cette occasion. Merci également à **Érik Barbanson** et **Stéphane Bonnaud** pour plusieurs des données chiffrées des tableaux de dotation.

Le général Weygand en grande tenue au cours d'une cérémonie en juillet 1933. Cette année-là, le général Weygand adopte le projet de création de la division légère mécanique, première grande unité de ce type créée dans le monde. *(Coll. F. Vauvillier)*

GBM : Et de nouvelles journées plus dramatiques encore s'annoncent, à partir de ce 10 juin que l'Italie choisit pour nous déclarer la guerre...

Général Weygand 1949 : Du point de vue des opérations, la Seine est franchie en plusieurs points [le 10 juin]. Le 9e corps d'armée est isolé de l'armée d'Altmayer. Il aura tous les malheurs possibles à Saint-Valéry-en-Caux. L'infiltration des Allemands sur l'Ourcq et l'Aisne se produit à droite. Ainsi, de part et d'autre de Paris les choses s'aggravent considérablement.

Le soir, le départ du gouvernement de Paris pour Tours a été décidé, et je transporte mon quartier général à Briare où une organisation avait déjà été préparée par mon prédécesseur.

Le 11 juin est une mauvaise journée pour les opérations, comme elles le seront toutes dès lors. La 4e armée, par une belle contre-attaque de la division cuirassée Buisson [3e DCr] et de la 7e division légère motorisée [sic ; 7e DLM], ralentit un peu les forces allemandes. Mais l'armée Touchon est forcée et les Allemands arrivent devant Château-Thierry. La 7e armée, elle, s'est arrêtée sur la position avancée de Paris.

Déjà des chars ont franchi la Basse-Seine et il y a une tête de pont constituée, assez importante, à Louviers.

GBM : Quelle est ensuite votre attitude ?

Gal Weygand 1949 : La situation paraît si grave que le 11 juin, vers midi, je donne un ordre préparatoire sous forme d'une instruction personnelle et secrète, pour préparer les troupes au mouvement qui deviendrait nécessaire dans le cas où la dernière position serait rompue. En effet dans ce cas et les troupes continuant à se retirer en combattant, le front s'étendrait démesurément étant donné le tracé de la côte et la forme générale de notre pays, alors que nos forces diminueraient d'importance et de valeur par les pertes considérables qu'elles avaient subies et subiraient encore. Car il n'a pas été question, dans cette bataille, de faire une seule relève. Les mêmes troupes ont été sur la brèche, marchant la nuit, se battant le jour dans des conditions véritablement difficiles, pour employer un mot trop simple.

> “ *Churchill nous a parlé de faire de la guérilla.*
> *Jusqu'à ce que l'Amérique soit en guerre ?*
> *Jusqu'à ce que l'Angleterre ait des troupes ?*
> *Deux ans, et la destruction de la France.* ”

GBM : Tout espoir est-il alors perdu ?

Général Weygand 1949 : Après avoir donné cet ordre préparatoire, en précisant au général Georges qu'il ne serait pas exécuté sans nouvel ordre, j'espérais encore, contre toute raison peut-on dire, j'espérais qu'à un moment donné, devant notre résistance l'ennemi détendrait son effort et nous permettrait de nous reprendre. Tant qu'on espère, il ne faut jamais lâcher la partie.

Ce jour-là, M. Paul Reynaud et le maréchal Pétain passèrent toute la journée à mon quartier général.

Le général Héring, m'ayant demandé mes instructions pour Paris menacé par le fait qu'il était tourné, j'ai pris à ce moment la décision ferme, complétant l'indication que j'avais donnée à M. Paul Reynaud, de déclarer que dans le cas où les armées se retireraient, Paris ne serait pas défendu.

GBM : Décider de ne pas défendre Paris, n'était-ce pas s'avouer irrémédiablement vaincu ?

Général Weygand 1949 : J'ai pris cette décision sous ma seule responsabilité. Dans la petite propriété de Vaugereau je suis allé en rendre compte vers 2 heures de l'après-midi à M. Paul Reynaud et au maréchal Pétain. Ils m'ont écouté sans dire ni oui ni non. J'ai pris cette responsabilité en toute connaissance de cause et après avoir pesé ce qui était le meilleur. Paris était débordé par l'est et par l'ouest ; à quoi aurait servi la défense de Paris sinon à y faire encercler les troupes de la défense ? Il eût fallu le défendre, comme le suggère M. Churchill, maison par maison. Je ne doute pas de l'héroïsme des troupes qui en auraient été chargées, je ne doute pas davantage de l'héroïsme des Parisiens qui ont prouvé souvent ce qu'ils étaient capables de faire, mais j'ai estimé qu'il était absolument inutile de chercher à gagner quelques lauriers pour ne rien faire absolument qui ne soit préjudiciable à l'intérêt du pays, et j'ai décidé que Paris serait ville ouverte.

GBM : Vous citez le chef du gouvernement anglais. N'était-il pas un exemple, n'a-t-il pas fait à ce moment là tout ce qui était possible pour défendre la cause franco-britannique ?

Général Weygand 1949 : Ce même jour du 11 juin, un conseil suprême se tient à Briare. M. Churchill arrive à Briare assez tard. Le Conseil se réunit au château du Muguet près de cette petite ville occupée par mon quartier général et celui de Georges qui se sont réunis dans le même lieu pour simplifier les liaisons.

À ce conseil suprême du 11 juin [...], moi d'abord — car j'ai commencé — puis le général Georges ensuite, avons fait l'exposé de la situation. Le général Georges avait été demandé personnellement par M. Churchill. Je l'avais prié de rester dehors, de telle façon qu'il fasse son compte-rendu sans avoir entendu le mien. En fait, nos deux exposés furent identiques. Il ne pouvait pas en être autrement puisque nous avons dit l'un et l'autre la vérité.

Je déclarai que je ne pouvais plus rien garantir, que nous étions sur la lame d'un couteau, que toutes nos réserves étaient consommées. Un chef, en dehors des ordres qu'il donne, n'a d'action dans la bataille que par l'intervention de ses réserves, et je n'avais plus rien. Les troupes étaient épuisées : je ne pouvais répondre que je tiendrais encore le lendemain.

Ceci se passait le 11 au soir. M. Churchill, fidèle à sa décision — il y a été fidèle jusqu'au bout — a déclaré que l'Angleterre n'abandonnerait jamais la lutte. Il a parlé dans des termes touchants, comprenant ce que souffrait l'armée française, exprimant le regret de n'avoir pas de troupes pour partager ses souffrances et ses combats. Il nous a suggéré différentes solutions comme, par exemple, une contre-attaque avec vingt et une divisions qui seraient là au printemps. C'était presque de l'humour ; n'en tenons pas compte. Il nous a parlé aussi de faire de la guérilla. La guérilla jusqu'à quand ? Jusqu'à ce que l'Amérique soit en guerre ? Jusqu'à ce que l'Angleterre ait des troupes ? Deux ans, et la destruction de la France. Le maréchal Pétain comme moi nous avons repoussé cette suggestion. Nous lui avons demandé encore une fois — nous l'avions demandé bien souvent — le concours de l'aviation de chasse basée en Angleterre. Mais il nous a répondu qu'il ne pouvait pas sacrifier une force comme celle-là pour défendre une cause qui était à peu près perdue — ce

Note

4. Les propos tenus par le général Weygand dans notre « entretien » sont, en réalité, des extraits de sa déposition devant la Commission de l'Assemblée nationale chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945 (audition du 8 mars 1949. Annexes, Tome VI, pages 1560-1564).

sont à peu près ses termes.

Il a couché au quartier général, et le matin nous avons eu encore une séance.

GBM : Le *Premier* britannique avait donc, à ce moment-là, acquis la pleine conscience du drame...

Général Weygand 1949 : M. Churchill avait été tellement impressionné de l'état de nos troupes, de ce que lui en avaient dit les deux commandants en chef, Georges et moi-même, et également M. Paul Reynaud, que lorsqu'il nous a quittés il a dit sentir que la situation était très grave — le mot *armistice* n'avait pas été prononcé — en ajoutant qu'il demandait qu'aucune décision ne soit prise avant de l'avoir revu : « *Je suis à quelques heures d'avion, vous n'aurez qu'à m'appeller, je reviendrai quand il faudra* »,

Donc, le 12 juin de bonne heure il nous quitte sur ces mots, et après de très bonnes paroles à tous égards, par exemple que jamais l'Angleterre n'abandonnerait la France.

Une fois M. Churchill parti, nous recevons des renseignements toujours de plus en plus mauvais : la Seine est largement franchie en direction d'Évreux, la Marne est passée à Dormans, les Allemands avancent vers Montmirail. La situation est celle que je m'étais fixée pour donner l'ordre d'exécution pour le repli général des armées. Mon instruction personnelle était de la veille ; j'en donne l'ordre d'exécution en rendant compte sur place à M. Paul Reynaud. Il est 1 h 30 ou 2 heures de l'après-midi et le soir je suis convoqué pour un conseil des Ministres à Tours. J'ai le reste de la journée pour réfléchir.

GBM : Votre après-midi la plus longue ?

Général Weygand 1949 : C'est dans cette journée que j'ai pris la décision la plus grave de ma vie — celle qui m'a demandé le plus de courage, qui m'a amené à toucher le fond de la douleur humaine, qui fait que maintenant on peut faire tout ce qu'on voudra, rien ne marque plus sur moi — celle de me reconnaître battu, de demander au gouvernement de solliciter un armistice. Quand, dans l'après-midi je pars pour Tours, je suis décidé à faire au gouvernement cette demande que je n'ai pas encore formulée.

GBM : Ce sera donc l'armistice... La suite de cette tragique histoire sort du champ d'investigation que nous nous fixons dans ce magazine.

Merci, Mon général, d'avoir donné à nos lecteurs[4] votre éclairage sur ces journées cruciales au cours desquelles l'armée française s'est battue en conservant, avec vous à sa tête, l'espoir de tenir.

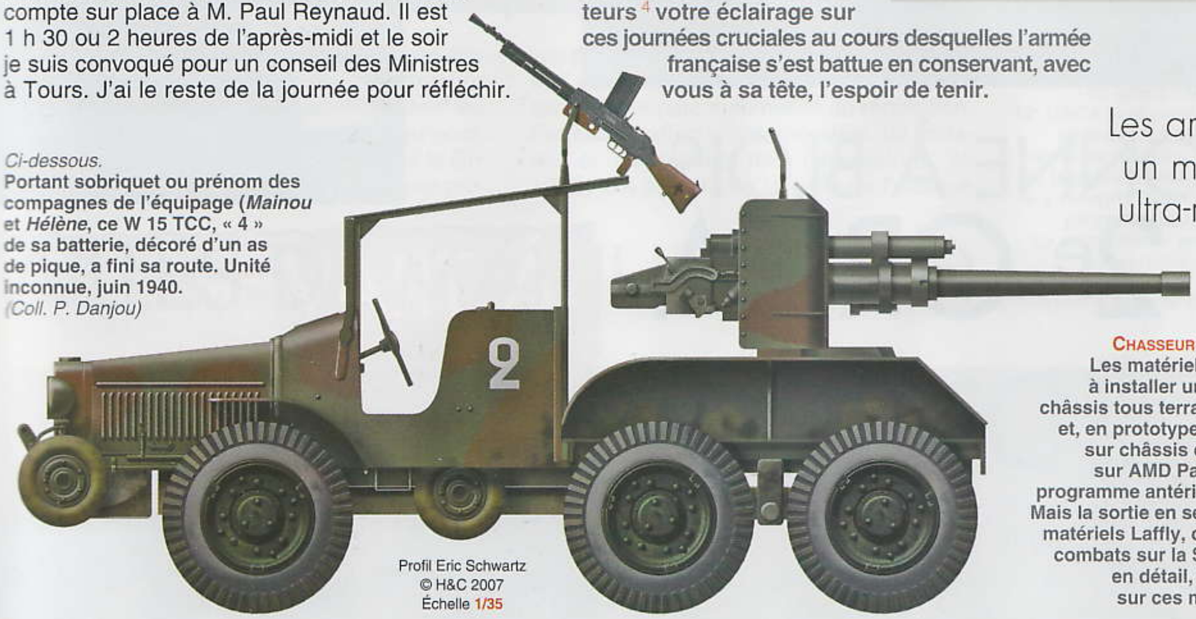
Général Maxime WEYGAND (1867-1965)

Né à Bruxelles en 1867, entré à Saint-Cyr à titre étranger en 1885, il obtient la nationalité française en 1888. Chef d'état-major de Foch dès 1914, il reste son proche collaborateur durant toute la guerre et devient major général des armées alliées en mars 1918. Envoyé en juillet 1920 en Pologne comme conseiller militaire, il contribue à sauver Varsovie de l'armée rouge. Nommé à la tête de l'armée du Levant (1923-1924), il devient en 1930 chef d'état-major de l'armée et, en 1931, inspecteur général de l'armée et généralissime désigné. Touché par la limite d'âge, il quitte son poste le 21 janvier 1935. Rappelé au service en septembre 1939, il prend le commandement en chef au Levant puis, le 19 mai 1940, Paul Reynaud le nomme chef d'état-major général et commandant en chef. Ministre de la défense nationale (juin-sept. 1940), il s'oppose à Laval. Délégué général du gouvernement en Afrique (sept. 1940 - nov. 1941), il insuffle l'esprit de revanche à l'armée d'Afrique jusqu'à son rappel en métropole sous la pression de l'Occupant. Arrêté par les Allemands (nov. 1942) puis déporté, il est libéré en mai 1945 par les Américains et aussitôt arrêté sur ordre du gouvernement du général de Gaulle. Il obtient un non-lieu en 1948.

Le général Weygand écrit ses mémoires en trois tomes (1950-1957). Il meurt à Paris en 1965.

JUIN 1940

Les armées reçoivent un matériel antichar ultra-moderne. Mais il sera trop tard...



Profil Eric Schwartz
© H&C 2007
Échelle 1/35

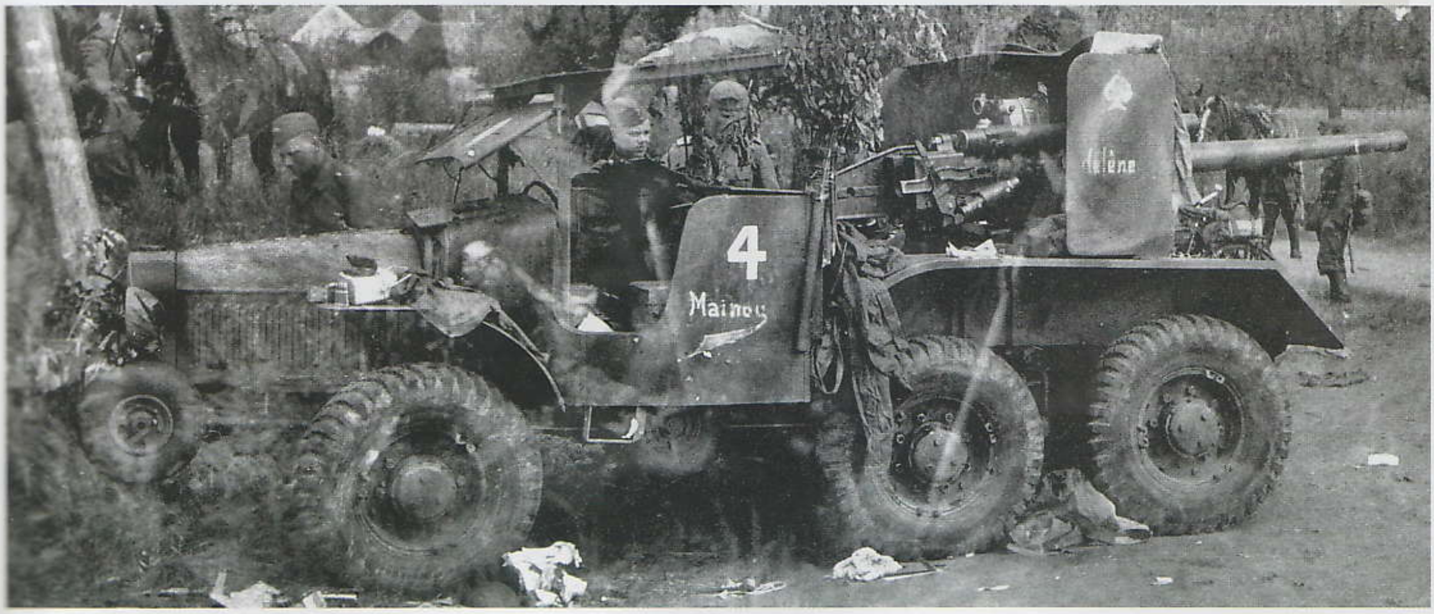
CHASSEUR DE CHARS LAFFLY W 15 TCC

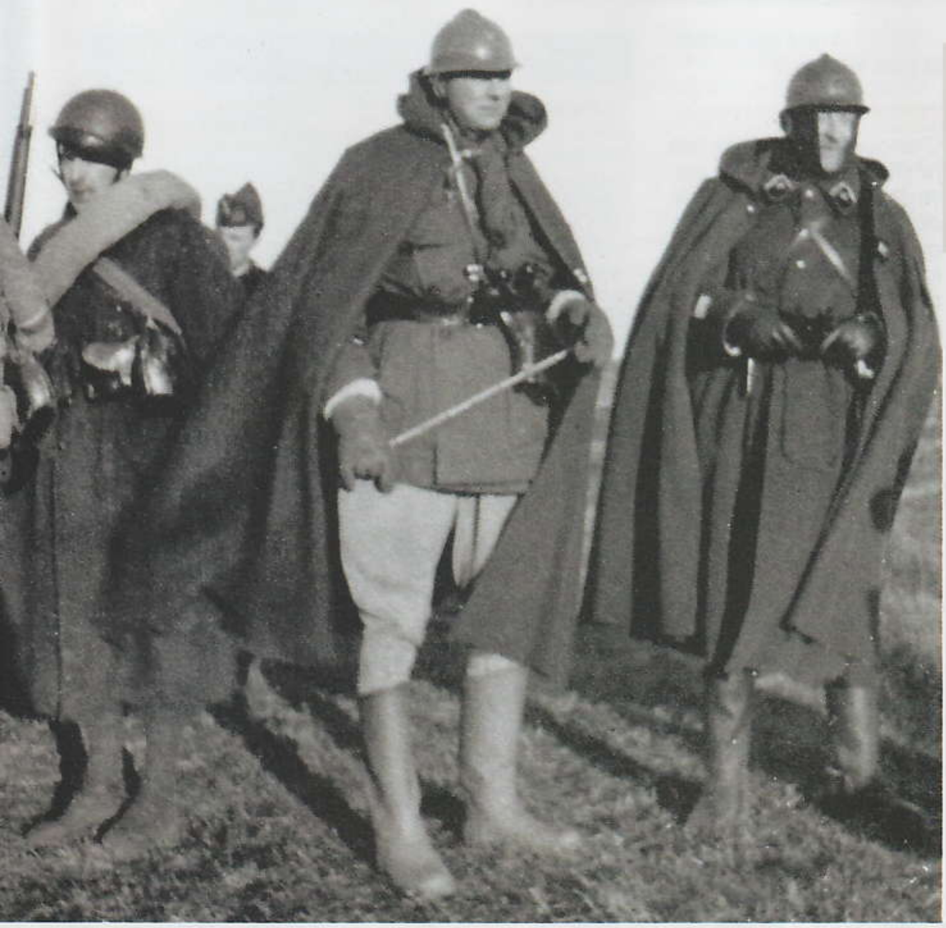
Les matériels de ce type — consistant à installer un 47 AC 37 Puteaux sur un châssis tous terrains — existent chez Laffly et, en prototype seulement, chez Lorraine sur châssis chenillé (et peut-être aussi sur AMD Panhard). Ils répondent à un programme antérieur à la percée allemande. Mais la sortie en série, de toute urgence, des matériels Laffly, coïncide avec les premiers combats sur la Somme. Nous reviendrons en détail, dans un numéro ultérieur, sur ces matériels très performants.

Ci-dessous.

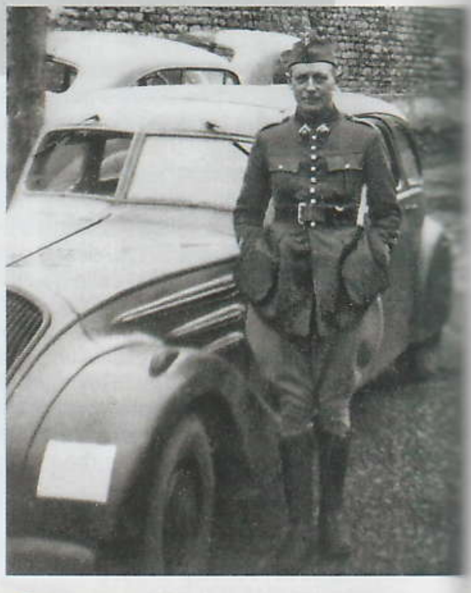
Portant sobriquet ou prénom des compagnes de l'équipage (*Mainou* et *Hélène*, ce W 15 TCC, « 4 » de sa batterie, décoré d'un as de pique, a fini sa route. Unité inconnue, juin 1940.

(Coll. P. Danjou)



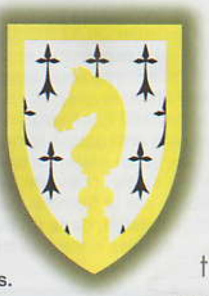


Le lieutenant François de Moncuit de Boiscuille, au centre, et le capitaine Pierre Desvergnes, à droite, photographie prise en janvier 1940. Contrairement à ce que pourrait laisser croire l'absence des enveloppes en drap sur les bidons, le 12ᵉ GRCA est, à la veille des combats de mai, une unité équipée en conformité avec les tableaux de dotation prévus. Le matériel auto et moto, entièrement de réquisition, est malgré tout en état médiocre et, le 10 mai 1940, un déficit en personnel de 12 % et à déplorer. Mi-avril, l'escadron est informé d'une prochaine livraison de motocyclettes Gillet-Herstal. De même 14 camions américains stockés à Montlhéry doivent aussi affectés au groupe. Avec les événements de mai, ils ne parvinrent jamais à destination.
(Photo Mouton, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)



Le capitaine Desvergnes commandant l'EME du GEM du 12ᵉ GRCA photographié à Givonne en novembre 1939, au nord de Sedan, à côté de sa 402 de liaison. Sur l'aile, le carré blanc n'a pas encore reçu le losange bleu qui, adopté en janvier 1940, identifiera les unités de cavalerie. *(Photo Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

DE STONNE À BLOIS
LE 12ᵉ GRCA



Insigne de portière du 12ᵉ GRCA
Il reprend exactement le motif de l'insigne métallique, cheval du jeu d'échecs sur fond d'hermines bretonnes.

Dans GBM, les combattants ne sont pas tous motorisés. Voici la belle campagne d'une unité mixte « *pétrole - picotin* » qui s'est trouvée, selon les traditions de la cavalerie, première et dernière au feu.

Christophe Dutrône

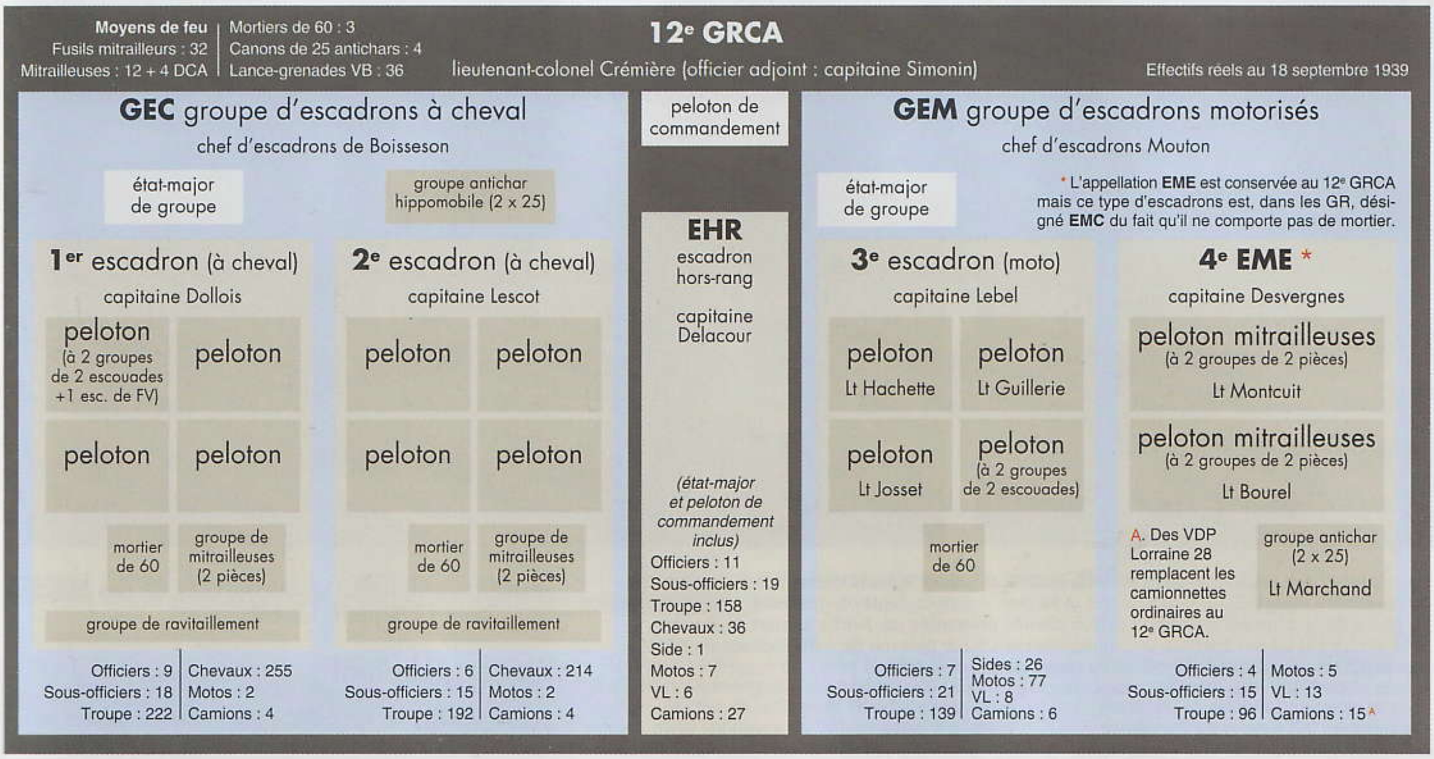
Abréviations

BCC : bataillon de chars de combat
DI : division d'infanterie
DIM : DI motorisée
DLC : div. légère de cavalerie
EHR : escadron hors-rang
EMC : escadron de mitrailleuses et canons
EME : esc. de mitr. et engins
GEC : groupe d'esc. à cheval
GEM : groupe d'esc. motorisés
GRCA / DI : groupe de reconnaissance de corps d'armée/ division d'infanterie
RI : régiment d'infanterie

Le 12ᵉ groupe de reconnaissance de corps d'armée est mis sur pied le 8 septembre 1939, au centre mobilisateur de cavalerie de Dinan. L'unité est principalement formée de réservistes bretons et normands, le noyau dur des sous-officiers étant fournie par la garde mobile de Saint-Brieuc et de Saint-Malo. Sa mobilisation achevée, le 12ᵉ GRCA quitte Dinan le 16 septembre 1939.

À TRAVERS LES

Les officiers de l'EME du GEM du 12ᵉ GRCA en février 1940. De haut en bas et de gauche à droite :
– chef d'escadrons (d'active) Richard Mouton, commandant le GEM, blessé le 17 juin 1940 à Blois.
– lieutenant (de réserve) Marcel Bourel, commandant le 2ᵉ peloton de mitrailleuses de l'EME, mort pour la France le 16 mai 1940 au Vivier dans les Ardennes.
– lieutenant (de réserve) Patrice Marchand, commandant le groupe de 25 mm antichars porté.
– capitaine (de réserve) Pierre Desvergnes, commandant l'EME.
– lieutenant (de réserve) François de Moncuit de Boiscuille, commandant le 1ᵉʳ peloton de mitrailleuses de l'EME.



Moyens de feu
Fusils mitrailleurs : 32
Mitrailleuses : 12 + 4 DCA
Mortiers de 60 : 3
Canons de 25 antichars : 4
Lance-grenades VB : 36

12e GRCA
lieutenant-colonel Crémière (officier adjoint : capitaine Simonin)

Effectifs réels au 18 septembre 1939

GEC groupe d'escadrons à cheval
chef d'escadrons de Boisseson

état-major de groupe

groupe antichar hippomobile (2 x 25)

1er escadron (à cheval)
capitaine Dollois
peloton (à 2 groupes de 2 escouades +1 esc. de FV)
peloton
peloton
peloton
mortier de 60
groupe de mitrailleuses (2 pièces)
groupe de ravitaillement
Officiers : 9
Sous-officiers : 18
Troupe : 222
Chevaux : 255
Motos : 2
Camions : 4

2e escadron (à cheval)
capitaine Lescot
peloton
peloton
peloton
peloton
mortier de 60
groupe de mitrailleuses (2 pièces)
groupe de ravitaillement
Officiers : 6
Sous-officiers : 15
Troupe : 192
Chevaux : 214
Motos : 2
Camions : 4

peloton de commandement

EHR
escadron hors-rang
capitaine Delacour
(état-major et peloton de commandement inclus)
Officiers : 11
Sous-officiers : 19
Troupe : 158
Chevaux : 36
Side : 1
Motos : 7
VL : 6
Camions : 27

GEM groupe d'escadrons motorisés
chef d'escadrons Mouton

état-major de groupe

* L'appellation **EME** est conservée au 12e GRCA mais ce type d'escadrons est, dans les GR, désigné **EMC** du fait qu'il ne comporte pas de mortier.

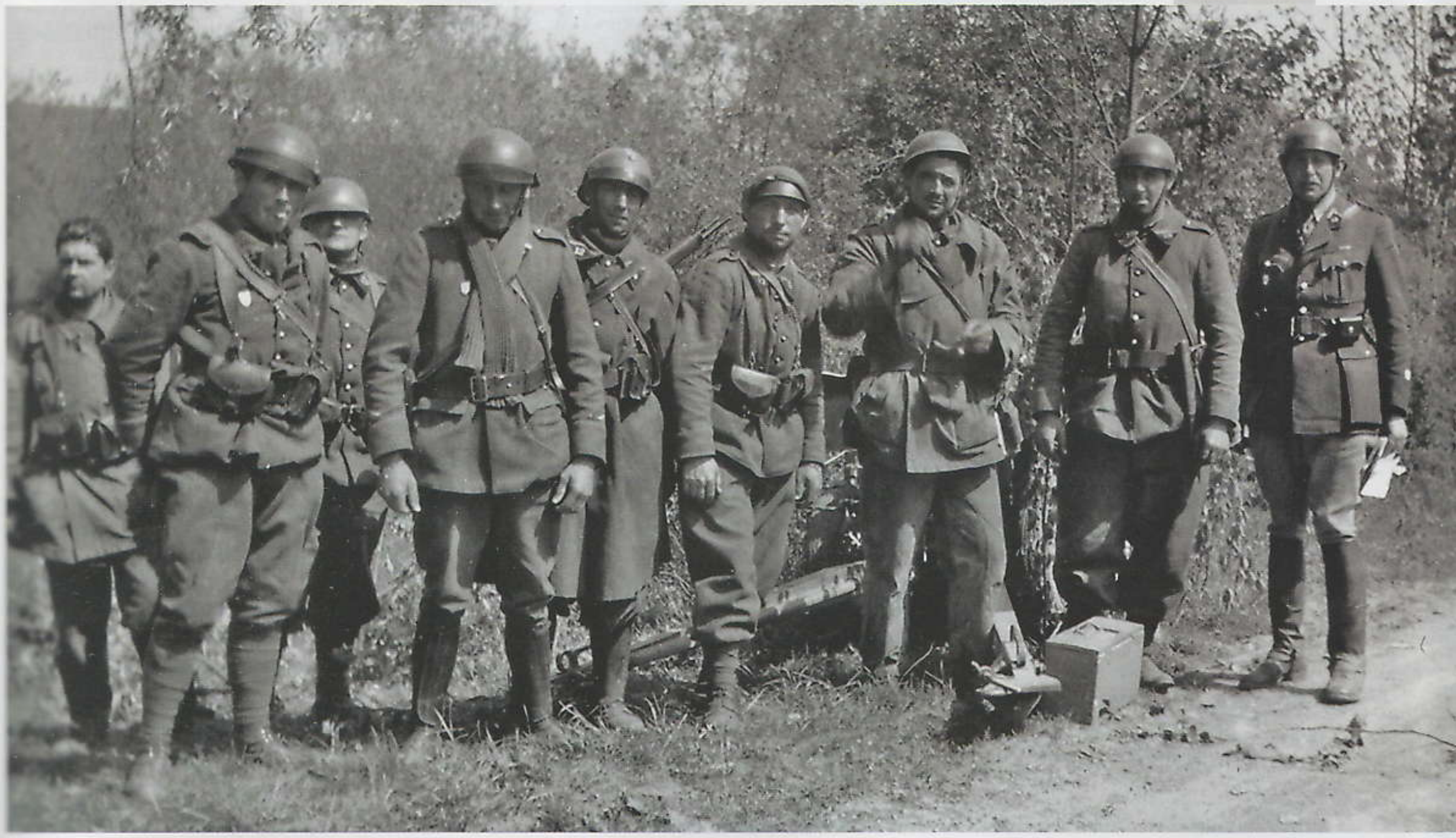
3e escadron (moto)
capitaine Lebel
peloton Lt Hachette
peloton Lt Guillerie
peloton Lt Josset
peloton (à 2 groupes de 2 escouades)
mortier de 60
Officiers : 7
Sous-officiers : 21
Troupe : 139
Sides : 26
Motos : 77
VL : 8
Camions : 6

4e EME *
capitaine Desvergnes
peloton mitrailleuses (à 2 groupes de 2 pièces) Lt Montcuit
peloton mitrailleuses (à 2 groupes de 2 pièces) Lt Bourel
groupe antichar (2 x 25) Lt Marchand
A. Des VDP Lorraine 28 remplacent les camionnettes ordinaires au 12e GRCA.
Officiers : 4
Sous-officiers : 15
Troupe : 96
Motos : 5
VL : 13
Camions : 15A

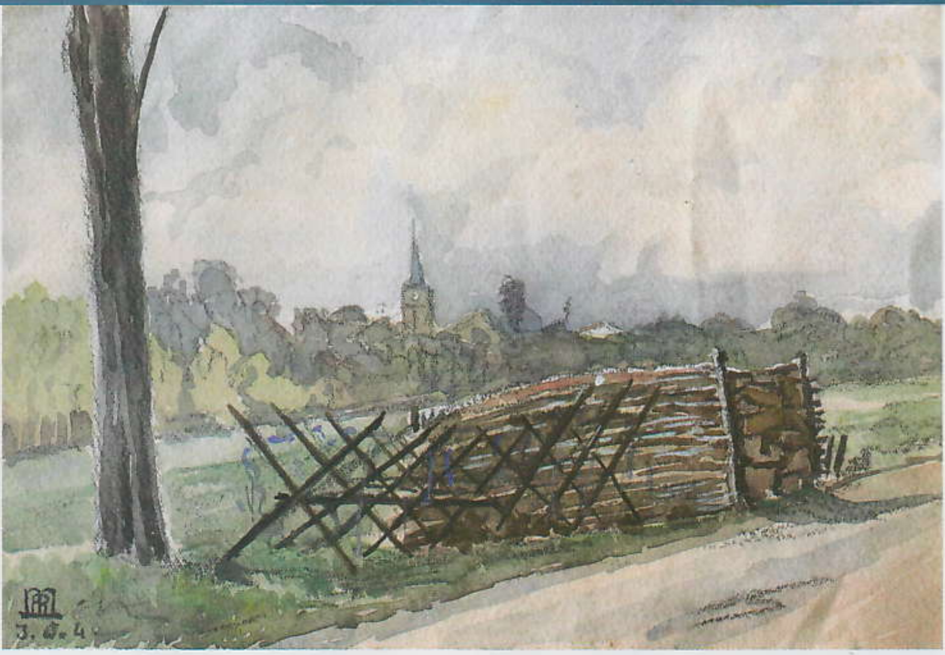
Appartenant au 10e corps d'armée, l'unité stationne à partir de la fin du mois de septembre dans la région de Brieulles-sur-Bar dans les Ardennes avant d'être déplacée plus au nord, autour de Sedan, à la mi-octobre 1939. Si le GR dispose théoriquement de tous les matériels prévus par les tableaux réglementaires de dotation, celui-ci est de valeur médiocre en ce qui concerne le parc automobile de réquisition. Par suite d'affectations spéciales, de maladie et du régime des permissions, le 12e GRCA présente à la veille de l'attaque

ATAILLES DE MAI-JUIN 1940

Le capitaine Desvergnes, à gauche, avec les servants d'une des pièces antichars de 25 mm du groupe Marchand. Les cavaliers du 12e GRCA sont pour la plupart des réservistes, âgés de 30 à 35 ans, d'origine bretonne et normande. Plusieurs portent bien en évidence sur la poitrine l'insigne du groupe et la plupart — y compris Desvergnes — ont curieusement perçu des casques modèle 1936 de DCA. Le sous-officier présent au centre du groupe est certainement le maréchal des logis Jean Jacq, issu de la garde mobile et capturé à Blois le 19 juin 1940. *(Photo Mouton, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

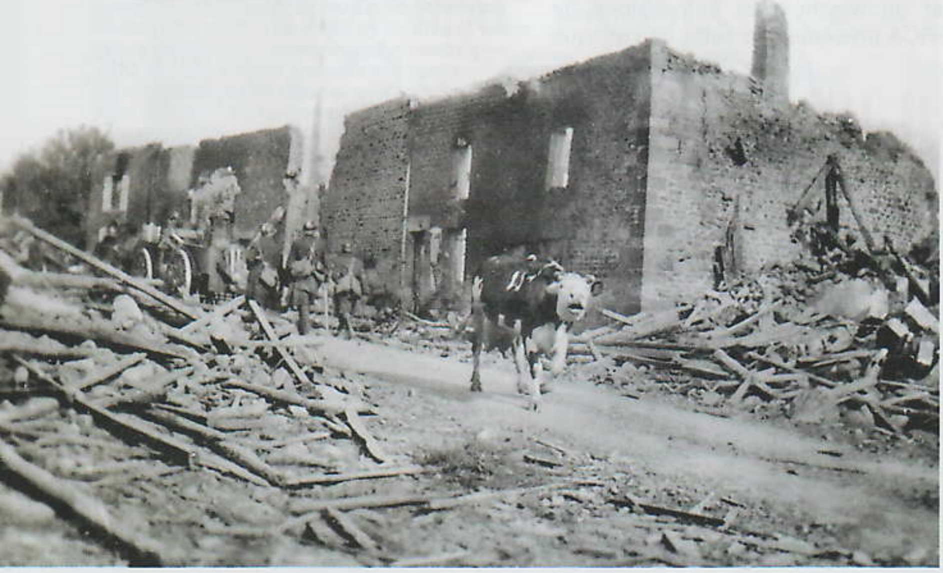


Aquarelle réalisée par le chef d'escadrons Mouton commandant le GEM du 12e GRCA, datée du 3 mai 1940. Le paysage représente vraisemblablement la région du Vrigne-au-Bois dans les Ardennes, où stationne le 12e GRCA à ce moment. *(Coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*



Le maréchal des logis-chef Habert, restaurateur et glacier à Paris dans le civil, assis à côté du lieutenant Marcel Bourel, peu avant le 10 mai. Amateur de photographies, Habert va réaliser au cours de la campagne l'essentiel des clichés présentés ici. Après la mort de Bourel le 16 mai, c'est lui qui prendra le commandement du 2e peloton de mitrailleuses de l'EME. Il sera par la suite nommé adjudant au cours de la campagne.
(Photo Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)

Ci-dessous.
Au cours de la matinée du 14 mai, Habert photographie une vache qui erre dans les ruines du village de Stonne bombardé, non loin d'une roulante. Le lendemain, la localité sera l'objet d'âpres combats contre le régiment Grossdeutchland, auxquels participeront les cavaliers montés du GEC du 12e GRCA. Combattant à pied aux côtés d'un bataillon du 67e RI, ils subiront de lourdes pertes.
(Photo Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)



allemande un déficit global de 12 % de ses effectifs, qui atteint 18 % parmi les officiers.

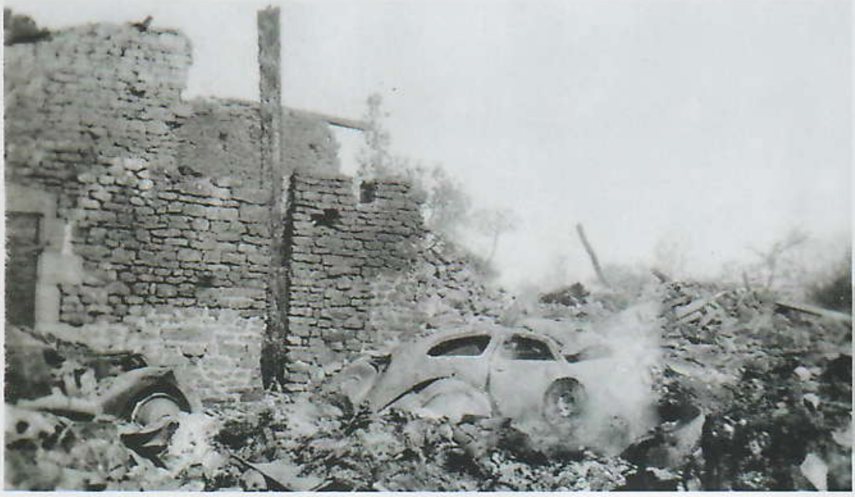
Le choc de mai

Le 10 mai, le 12e GRCA fait immédiatement mouvement en direction de la Belgique pour s'établir au nord de Bouillon. Le lendemain, deux pelotons motocyclistes assurant la sûreté éloignée de la 5e DLC se trouvent au contact avec l'ennemi dans la région Paliseul-Bertrix. Les escadrons motorisés sont disposés dans la région Messincourt - Muno, au nord de Carignan. En début d'après-midi parvient un premier ordre de repli qui fait retraverser la frontière au groupe, dont les escadrons à cheval prennent position à La Chapelle, au nord de Sedan. Au cours de la journée du 12, ceux-ci parviennent à contenir la progression adverse avant de recevoir à 16 heures l'ordre de décrocher.

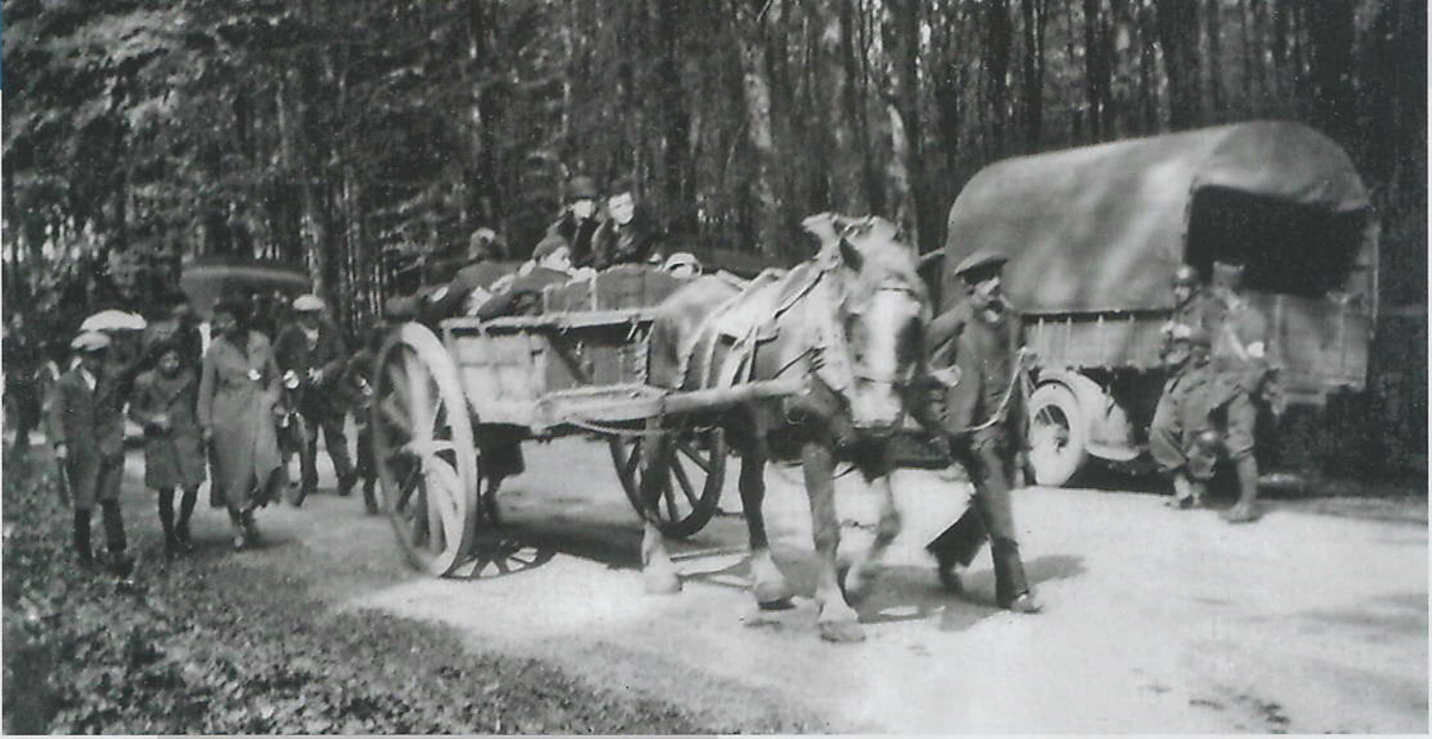
Après deux jours de campagne en Belgique, le GRCA se retrouve au nord de Sedan, puis à Stonne.

L'ensemble du GRCA reçoit alors pour consigne de se regrouper dans le secteur de La Cassine pour ensuite prendre position plus au sud, dans la région des Grandes-Armoises et de la Berlière. À cette occasion, l'unité connaît ses premiers bombardements par Stukas qui, pour impressionnants qu'ils soient, causent peu de dégâts.

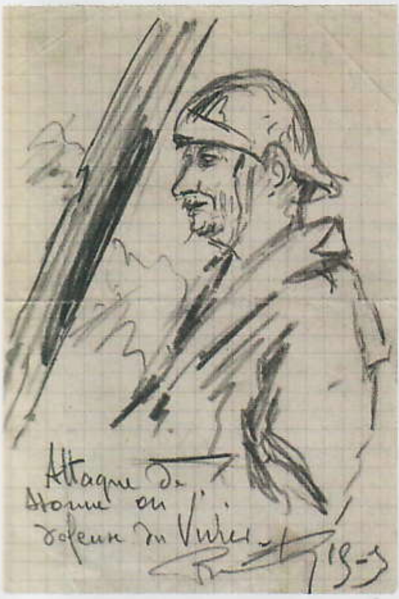
Le 13, à 20 heures, le groupe reçoit l'ordre de se porter de toute urgence à Stonne et de s'y installer en bouchon antichar, pour couvrir ainsi la montée en ligne de la 3e DIM et de la 3e DCr. Le matin même, à la surprise générale, les Allemands sont parvenus à franchir la Meuse à Sedan. La ligne La Cassine - Mont-Dieu - Stonne - Mont-Damion constitue désormais la seconde ligne de défense française. En milieu de journée du 14, le groupe d'escadrons motorisés opère un déplacement vers la gauche du dispositif afin de se porter à



Deux voitures gisent dans les ruines de Stonne, le 14 mai 1940. Ces véhicules appartenaient aux transmissions du 10e corps d'armée. Au Vivier, deux VL (voitures de liaison) du groupe de 25 mm, la Peugeot D 183 763 et la Juva D 184 328, seront perdues lors du pilonnage de la localité le 16 mai. Le peloton de commandement de l'EME perdra aussi à cette occasion un camion Bedford D 184 206, une camionnette Citroën D 184 324, ainsi qu'une motocyclette D 183 240. Tous les véhicules en question ont leur immatriculation précédée de la lettre D dénotant une réquisition en 4e région militaire.
(Photo Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)

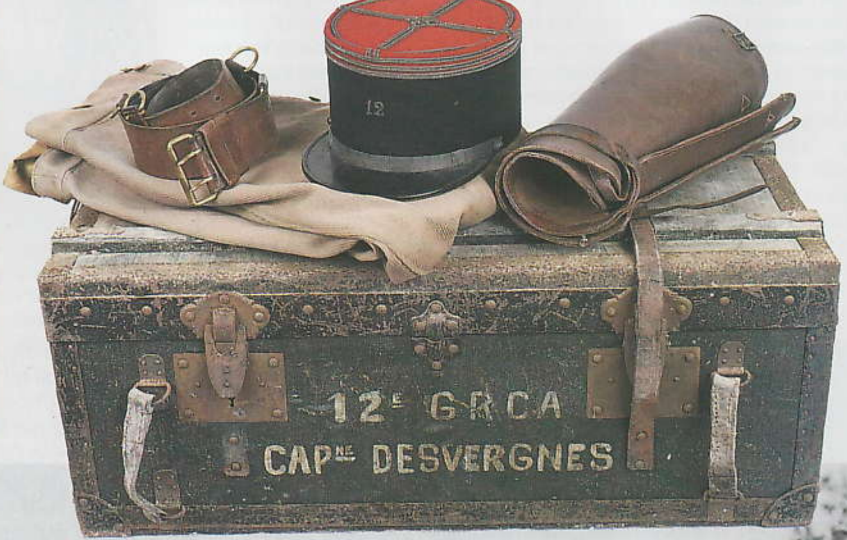


Première photo de guerre réalisée par le maréchal des logis chef Habert, le 11 mai 1940, des réfugiés belges fuient les combats. Pour nombre d'entre eux, c'est une longue errance qui se prépare... *(Photo Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

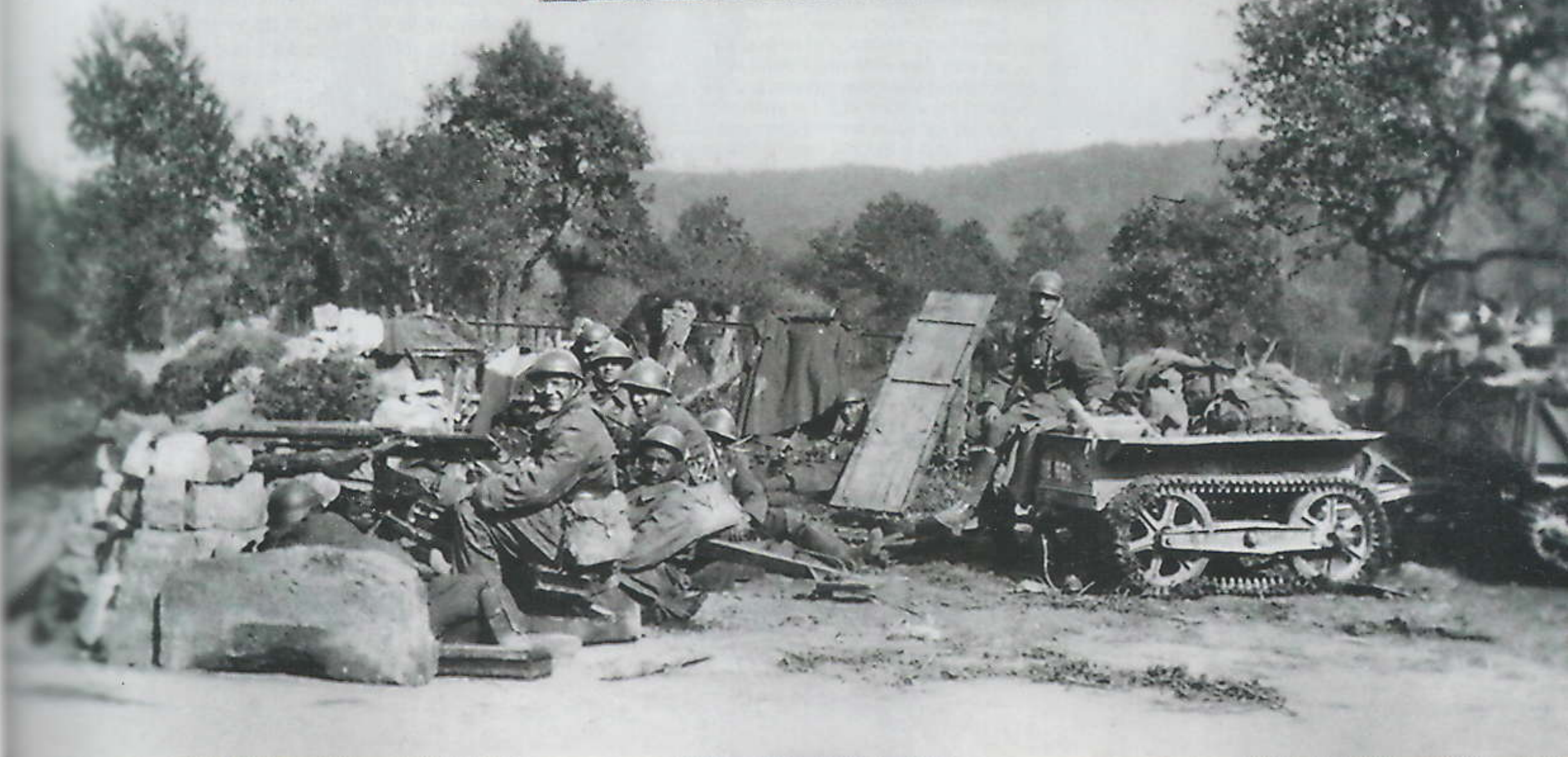


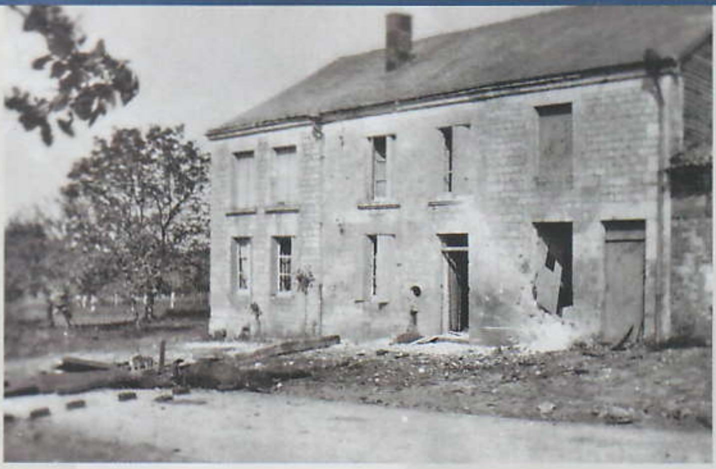
Le capitaine Pierre Desvergnes croqué au Vivier le 15 mai par le chef d'escadrons Mouton. Desvergnes, qui commande l'EME, est un officier de réserve. Ancien de la Grande Guerre au cours de laquelle il a combattu dans les rangs du 20^{e} dragons, il célèbre précisément ce jour-là ses 47 ans, de manière bien peu festive… Il est possible que ce croquis ait tenu lieu de cadeau d'anniversaire. *(Coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

Cantine du capitaine Desvergnes avec son képi, ses leggins (jambières), sa culotte mastic et son ceinturon. Le reste a fini mangé par les mites… *(Photo Ph. Charbonnier, Militaria Magazine)*

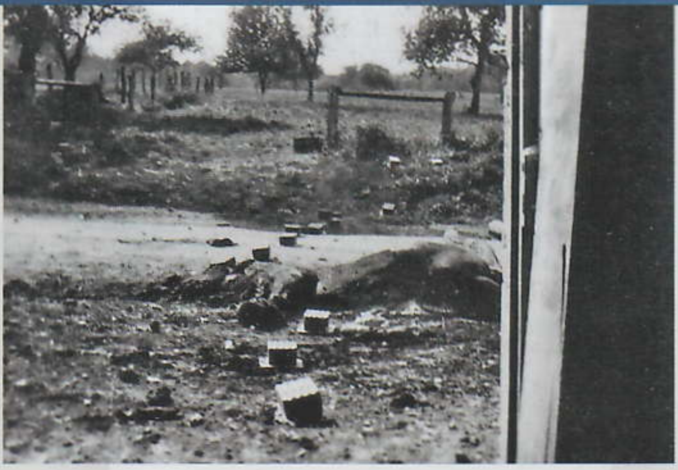


Le 15 mai, barricade au nord du Mont-Dieu, à la hauteur du hameau du Vivier investi la veille par l'EME du GEM. La chenillette Renault UE et sa remorque, matériel purement d'infanterie, appartiennent à un canon antichar de 25 mm mis à disposition par le 51^{e} RI et commandé par le sergent Doré. *(Photo Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*





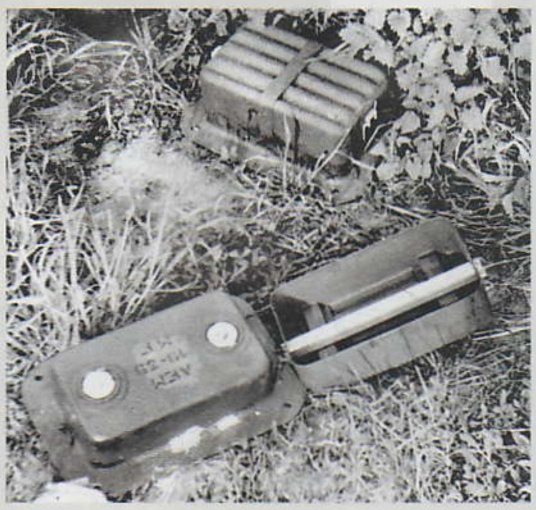
14 mai 1940, à l'entrée nord du hameau du Vivier, déjà marqué par les premiers stigmates de la guerre, un chapelet de mines a été disposé dans l'après-midi pour faire obstacle à la progression des blindés de reconnaissance allemands.



Vue rapprochée du chapelet de mines légères d'infanterie modèle 1936 disposé à l'entrée du Vivier. Un cheval mort gît au sol. *(Photos Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

CONTRE LES CHARS, ELLES ÉTAIENT BIEN LÀ

MINE D'INFANTERIE MODÈLE 1936



Gros plan (d'origine allemande) sur deux mines légères modèle 1936 posées au sol, photographiées en mai ou juin 1940. *(Coll. P. Danjou)*

L'armée française dispose, en 1940 de plusieurs types de mines parmi lesquelles la plus nombreuse est la mine d'infanterie modèle 1936, utilisée contre les blindés.

L'ancien patron de la SAET (section de l'armement et des études techniques de l'EMA), le général Rinderknecht, en parle en ces termes, en 1949 : « *la mine antichar d'infanterie a été mise au point en 1936 ; à la mobilisation, il en existait 40 000. Dès le début des hostilités, les armées en ont demandé des quantités considérables. Une armée en demandait plusieurs centaines de mille. La mise au point de cette mine avait posé des problèmes techniques très ardus. L'explosion de la fusée dans les conditions fixées a été difficile à obtenir : la fusée devait être sensible au char et insensible au passage du fantassin même lourdement chargé. Quand on eut obtenu le fonctionnement correct de la fusée, il se trouva que l'explosion de la mine déclenchait l'explosion des mines voisines* [...] *D'autre part, la fabrication de la fusée a entraîné de grands retards.* »

Dénommée aussi « *mine légère* » car elle ne pèse que 7,3 kg pour 3 kg d'explosifs, la mine d'infanterie modèle 1936 sort d'usine à raison de 100 000/mois fin 1939 et 200 000/mois en janvier 1940, mais la question de la fusée retarde sa mise en service : le 10 mai 1940, seulement 440 000 exemplaires de ces mines ont pu être livrées aux armées.

La consommation théorique pour un barrage d'un km de long est de 1 520 mines sur une seule ligne, ou 3 040 sur deux lignes. La dotation d'un GRDI est fixée à 578 mines. ■

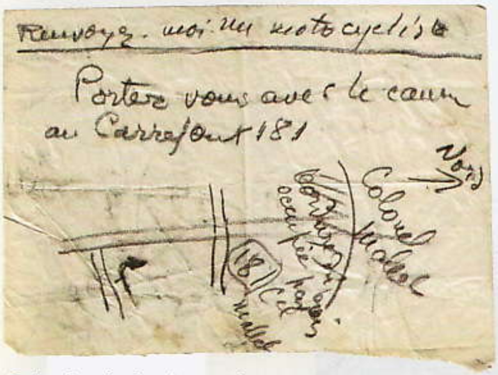
Parmi les photographies réalisées par le maréchal des logis chef Habert figure celle-ci, sans légende, qui représente un corps pudiquement recouvert d'un drap. Il s'agit de toute évidence de celui du lieutenant Marcel Bourel qui commandait l'un des pelotons de mitrailleuses de l'EME, victime du bombardement du 16 mai au Vivier. Évoquant la mort de son subordonné, le capitaine écrit à sa femme le 17 mai : « *Nous avons fait une dure bataille de trois jours, et nous l'avons gagnée. J'ai pu passer hier soir à l'infanterie des positions intactes. J'ai eu le minimum de pertes, on était bien enterrés. Bourel est tué, Duhon blessé et quelques cavaliers. J'ai ramené Bourel dans ma voiture et je l'ai enterré tout à l'heure.* » Le 18, il précise encore dans une seconde lettre : « *...Il y a des avions, des avions, qui ne sont pas comme ceux de Morlaix et ils ne lancent pas de tracts, mais depuis hier nous en avons fini avec les tanks. Roche en a démoli deux, Marchand, désolé, pas. Écris à madame Bourel 22, rue Guillemau, au Mans. Je lui ai écrit tout de suite, mais c'est interdit, j'en demande pardon à la censure, je préfère qu'elle ne continue pas à écrire à Marcel. Il a été parfait, télémétrant froidement toute position ennemie, tirant lui-même ses mitrailleuses, tuant du boche, me rendant compte à chaque instant. Je venais de lui faire boire un peu de cognac Rabotteau, il n'en pouvait plus. Nous avons fait trois de jours de campagne en Belgique, puis trois jours de dure bataille...* » L'obus qui tua Bourel coûta aussi la vie à l'adjudant Pommeret, du groupe de commandement du GEM, qui venait d'être nommé le jour même sous-lieutenant. *(Photo Habert)*

Tombe provisoire du lieutenant Bourel, inhumé à proximité du PC du 10e CA à Grivy le 17 au matin avec le sous-lieutenant Pommeret, photographie prise le 1er novembre 1940. *(Coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

hauteur du Vivier sur les lisières nord et nord-est du bois du Mont-Dieu, face à Chemery et Artaise. Il prend position sur place en liaison avec le 6e GRDI et quelques éléments du 64e GRDI. Le 15 au matin, Les cavaliers du groupe d'escadrons à cheval (GEC) demeurent à Stonne avec les éléments du 67e RI fraîchement arrivés et participent avec les fantassins et le 45e BCC à de violents combats durant la journée du 15 pour conserver le contrôle de Stonne. Ils subissent à cette occasion de lourdes pertes, avant d'être relevés le lendemain pour être dirigés vers les bois des Grandes-Armoises. Le 16 mai au matin, c'est au tour du groupe d'escadrons motorisés de subir le feu de l'artillerie allemande durant la matinée, qui cause notamment la perte au Vivier de deux officiers. En milieu d'après-midi, le GEM est regroupé dans le bois de Sy, au sud-ouest des Grandes-Armoises. Relevé par les unités d'infanterie de la 3e DIM, le 12e GRCA a accompli sans faillir la mission de couverture qui lui était confiée et a transmis aux fantassins des positions demeurées intactes.

> « Nous avons fait une dure bataille de trois jours, et nous l'avons gagnée »

L'ARME ANTICHAR DU COMBATTANT A PIED,



Renvoyez-moi un motocycliste

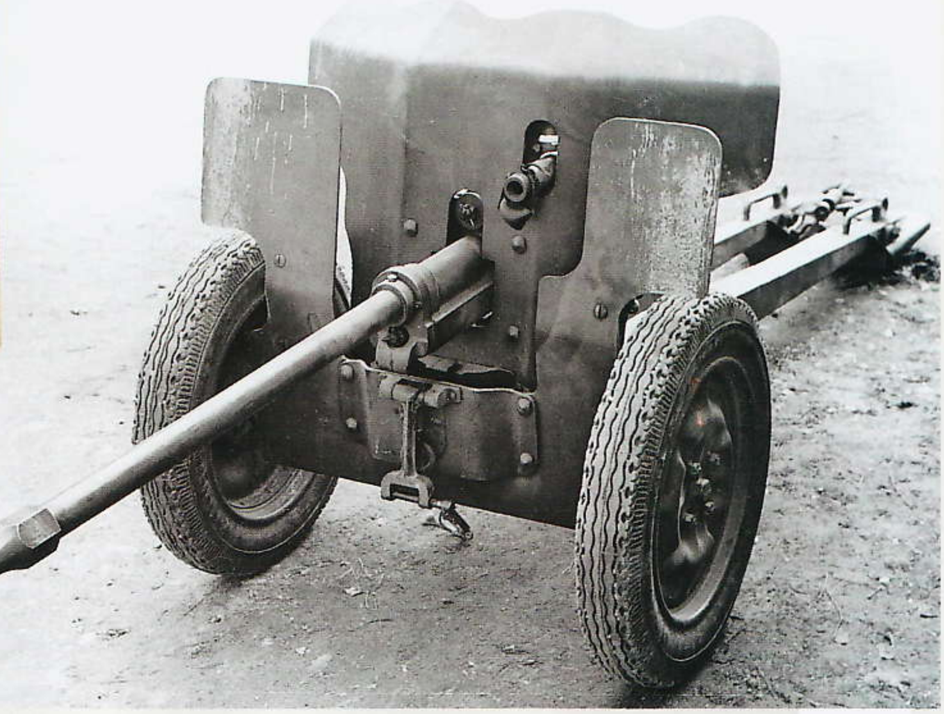
Portez vous avec le canon au Carrefour 181

Nord

Colonel

181

Ordre de mission émanant du commandant Mouton, émis le 14 mai à 13 h 45, demandant à la seconde pièce de 25 mm du lieutenant Marchand de quitter Stonne pour rejoindre la maison forestière située à la cote 181, sur la nationale 77. À 11 h, Marchand a reçu l'ordre de se porter à la hauteur de la cote 170, un kilomètre plus au nord au débouché de la forêt, pour y installer une pièce de 25 et un barrage de mines antichar. Le 25 SA, appuyant une attaque de chars français le lendemain, parviendra à faire taire une batterie antichar allemande située à 1 500 m, à l'ouest d'Artaise.



Canon de 25 SA 34 muni des roues du second type, mai-juin 1940. La fourche visible sous le canon, ici abaissée, sert à immobiliser la masse osclante en position de route. *(© ECPAD / France)*

LE CANON DE 25 MM ANTICHAR MODELE 1934 HOTCHKISS

François VAUVILLIER

Dès le début des années vingt est envisagé un matériel léger à grande vitesse initiale, capable de percer les blindages et pour lequel le calibre de 20 mm est initialement retenu.

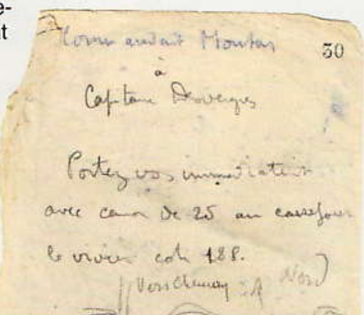
Un tel canon est étudié par l'atelier de construction de Puteaux (APX), mais son calibre se révèle insuffisant pour l'emploi demandé. Au tout début des années trente, une nouvelle étude est entreprise sur la base du calibre de 25 mm et deux prototypes sont alors présentés, l'un par l'APX et l'autre par Hotchkiss, société privée dont la rivalité avec Puteaux pour les armes de petit calibre remonte à bien avant la Première Guerre mondiale.

Chacun des prototypes initiaux est rejeté mais les dispositions générales du modèle de Puteaux se révèlent satisfaisantes. S'en inspirant, Hotchkiss présente en 1933 un nouveau prototype (futur modèle 1934), tandis que l'APX poursuit dans sa propre voie, avec un prototype remanié que l'on désignera « *type lourd* ».

Les deux matériels nouveaux font l'objet d'une expérimentation comparative, à l'issue de laquelle le prototype Hotchkiss est retenu puis adopté — devenant le modèle 1934 —, et celui de l'APX ajourné, du fait notamment que sa munition n'est pas au point.

Le matériel de 25 SA (semi-automatique) modèle 1934 Hotchkiss fait l'objet d'un premier marché de 200 exemplaires, notifié fin 1934, tandis que le canon APX « *type lourd* » est commandé pour sa part à 15 exemplaires afin d'en poursuivre l'expérimentation à plus grande échelle.

Mais avant les premières livraisons de série, le prototype Hotchkiss se montre défectueux au cours des essais de roulage automobile, et nombre de ses



Commandant Mouton 30

à

Capitaine Desvergnes

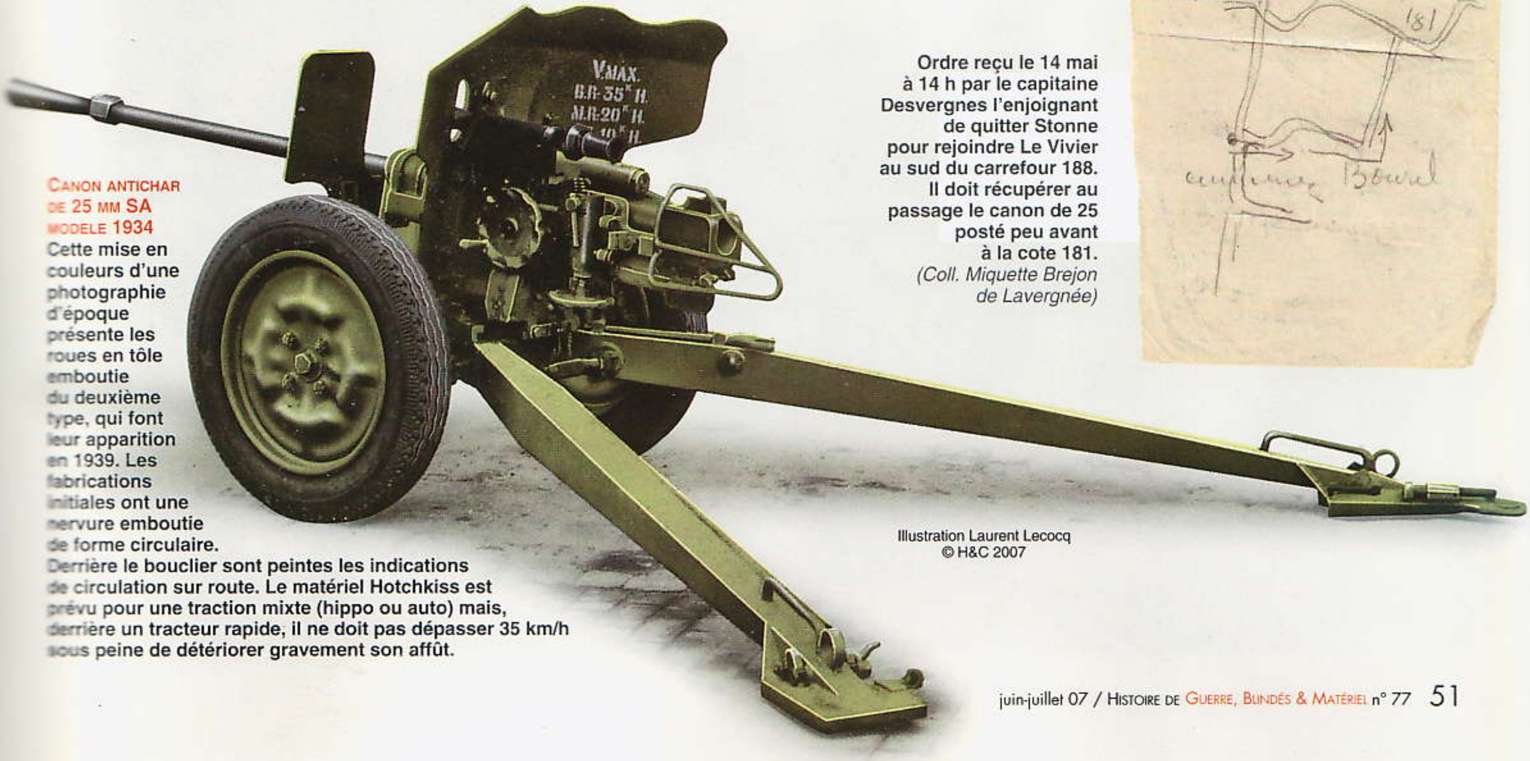
Portez vous immédiatement avec canon de 25 au carrefour Le Vivier cote 188.

Vers Chémery SA

Nord

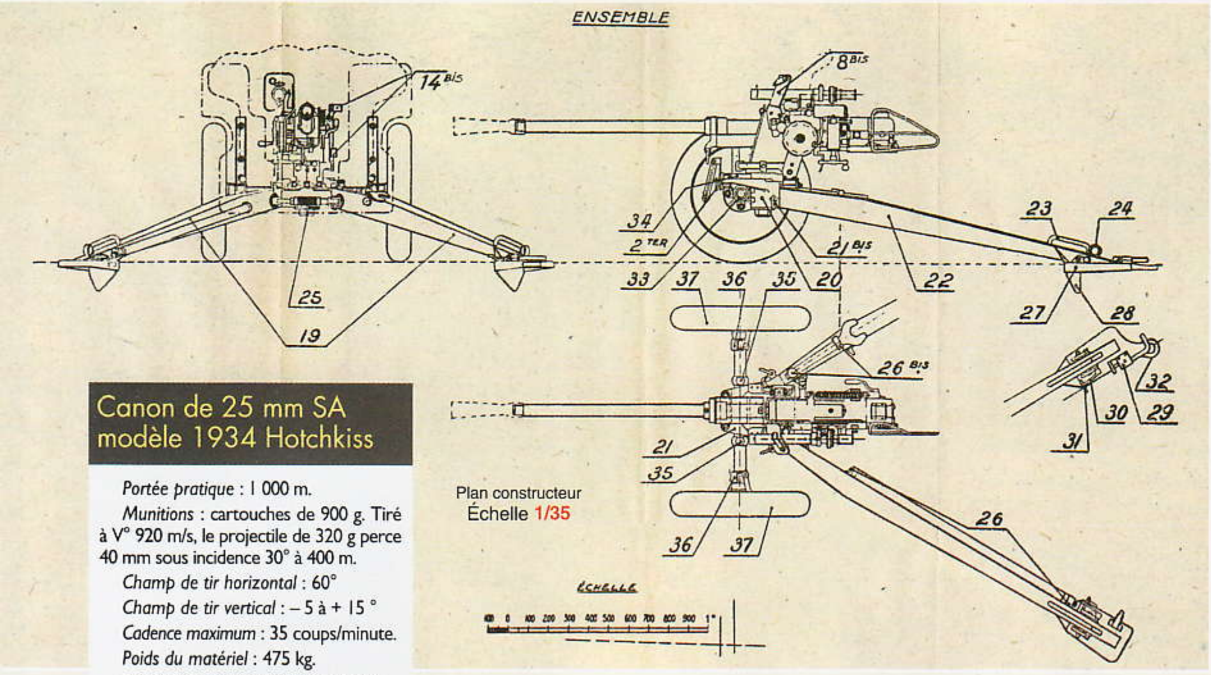
181

Ordre reçu le 14 mai à 14 h par le capitaine Desvergnes l'enjoignant de quitter Stonne pour rejoindre Le Vivier au sud du carrefour 188. Il doit récupérer au passage le canon de 25 posté peu avant à la cote 181. *(Coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*


V.MAX.
B.R-35K H.
M.R-20K H.
T-10K H.

CANON ANTICHAR DE 25 MM SA MODELE 1934
Cette mise en couleurs d'une photographie d'époque présente les roues en tôle emboutie du deuxième type, qui font leur apparition en 1939. Les fabrications initiales ont une nervure emboutie de forme circulaire. Derrière le bouclier sont peintes les indications de circulation sur route. Le matériel Hotchkiss est prévu pour une traction mixte (hippo ou auto) mais, derrière un tracteur rapide, il ne doit pas dépasser 35 km/h sous peine de détériorer gravement son affût.

Illustration Laurent Lecocq
© H&C 2007



Plan constructeur
Échelle 1/35

Canon de 25 mm SA modèle 1934 Hotchkiss

Portée pratique : 1 000 m.

Munitions : cartouches de 900 g. Tiré à V° 920 m/s, le projectile de 320 g perce 40 mm sous incidence 30° à 400 m.

Champ de tir horizontal : 60°

Champ de tir vertical : – 5 à + 15 °

Cadence maximum : 35 coups/minute.

Poids du matériel : 475 kg.

Poids de la masse reculante : 90 kg.

Longueur totale : 3,565 m *(en position de transport)*, 3,46 m *(en position de tir, angle de pointage 0°)*.

Longueur du tube (72 calibres) : 1,80 m.

Voie : 0,911 m

Largeur totale : 1,036 m *(en position de transport)*, 2,525 m *(en position de tir, flèches écartées)*.

Hauteur totale avec bouclier : 1,096 m

pièces doivent être renforcées. On arrive finalement à un matériel de série pesant 475 kg, que la troupe estimera, par la suite, trop lourd pour être traîné à bras en terrain varié. De plus, l'obligation de modifier ainsi un matériel après son lancement industriel entraîne des retards dans les livraisons.

La fabrication en série est assurée essentiellement par l'usine d'armement de Hotchkiss établie à Levallois [1], qui deviendra en 1936, à la nationalisation, la manufacture nationale d'armes de Levallois. Mais, à compter de juin 1939, dans le cadre de la décentralisation industrielle, la Sagem (usine de Montluçon) participe à la production.

Au 1er janvier 1936, 980 matériels modèle 1934 avaient été réceptionnés, quantités portées progressivement à 4 225 exemplaires au 1er mai 1940.

Cependant, deux ans avant que ne soit atteint ce chiffre, en 1938, le modèle 1934 est déclaré trop lourd par l'infanterie, principale utilisatrice, et celle-ci porte son choix sur un nouveau modèle, léger (300 kg), conçu par Puteaux (adopté sous le nom de *25 SA modèle 1937*) dont 1 285 matériels ont été livrés au 1er mai 1940. L'industrie française a donc livré au total 5 510 canons de 25 antichars avant l'attaque allemande. Quant aux dotations théoriques en vigueur au printemps 1940, elles sont les suivantes :

– 52 par DI (12 par RI, 12 à la CDAC et 4 au GRDI) ;

– 4 pièces par GRCA ;

– 24 pièces par DLM (12 au RDP et 12 à l'EDAC) ;

– 28 pièces par DLC (8 au RDP, 4 à chacun des deux régiments à cheval et 12 à l'EDAC) ;

– 12 pièces par DCr (aux chasseurs portés).

---

[1] L'usine principale (automobiles Hotchkiss) étant à Saint-Denis.

Abréviations

(voir aussi page 46)

CDAC : compagnie divisionnaire antichars *(infanterie)*

DCr : division cuirassée

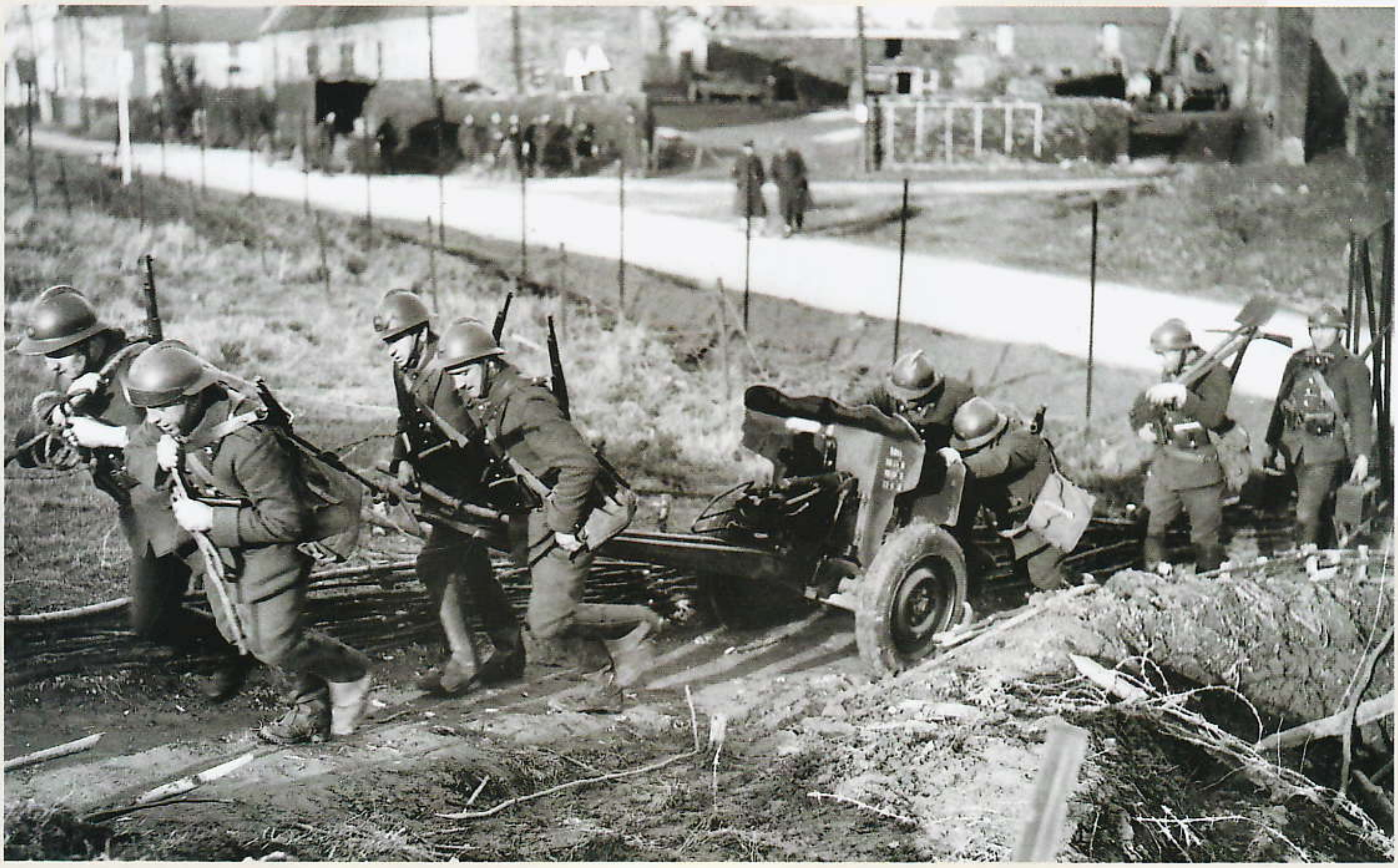
DLM : division légère mécanique

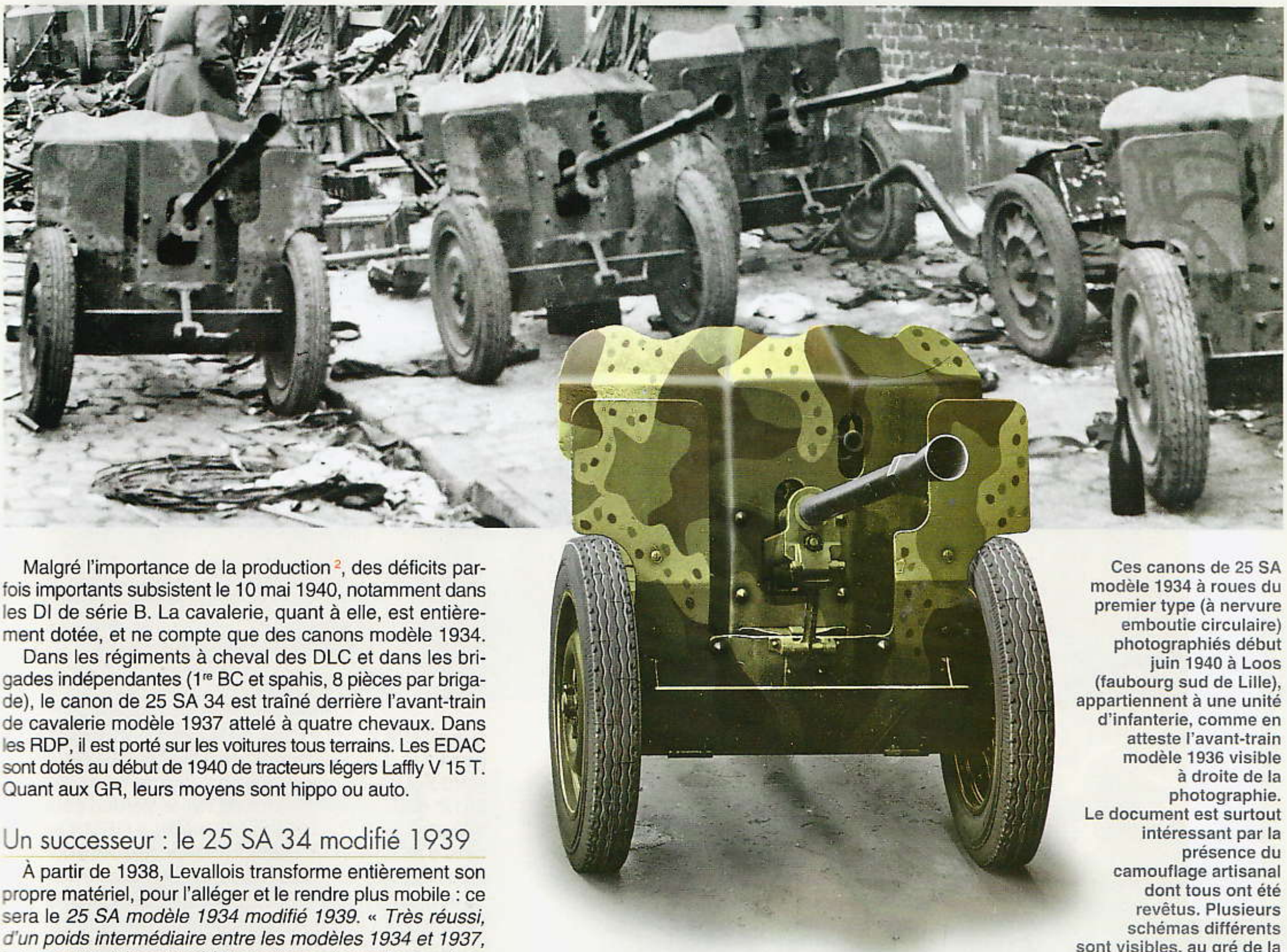
EDAC : escadron divisionnaire antichars *(cavalerie)*

RDP : rgt de dragons portés

SA : semi-automatique

Ces deux magnifiques documents pris durant la drôle de guerre restituent une ambiance quasiment parfaite dans le contexte, puisqu'il s'agit ici de canons de 25 SA 34 de cavalerie, et plus précisément même d'un GRCA. La patte de collet du cavalier au premier plan, le seul en casque à bandeau (ancien modèle 1926) lève la dernière inconnue : il s'agit du 3e GRCA motorisé (5e CA) qui, en mai 1940, entre en Belgique à la droite du corps de cavalerie (Huy, Andenne, Namur). Le document ci-dessous montre un aspect rarement photographié, la manœuvre à la bricole : le canon est lourd, la pente est forte, pas moins de six cavaliers, quatre tirant, deux poussant, sont nécessaires pour le déplacer à bras sur terrain mou.
La photographie de droite, plus classique, montre l'équipe de pièce en position de tir. Tireur (de dos à la lunette), chargeur, pourvoyeur. Le tireur couché est sans doute le brigadier chef de pièce. Derrière l'équipe de pièce, à genoux, le maréchal des logis chef de groupe et le lieutenant chef de peloton. *(DR)*





Ces canons de 25 SA modèle 1934 à roues du premier type (à nervure emboutie circulaire) photographiés début juin 1940 à Loos (faubourg sud de Lille), appartiennent à une unité d'infanterie, comme en atteste l'avant-train modèle 1936 visible à droite de la photographie. Le document est surtout intéressant par la présence du camouflage artisanal dont tous ont été revêtus. Plusieurs schémas différents sont visibles, au gré de la fantaisie des artistes amateurs. L'un de ces motifs, à petites taches, a été restitué ci-contre. *(Photo © ECPAD / France. Illustration de Laurent Lecocq)*

Malgré l'importance de la production[2], des déficits parfois importants subsistent le 10 mai 1940, notamment dans les DI de série B. La cavalerie, quant à elle, est entièrement dotée, et ne compte que des canons modèle 1934.

Dans les régiments à cheval des DLC et dans les brigades indépendantes (1^{re} BC et spahis, 8 pièces par brigade), le canon de 25 SA 34 est traîné derrière l'avant-train de cavalerie modèle 1937 attelé à quatre chevaux. Dans les RDP, il est porté sur les voitures tous terrains. Les EDAC sont dotés au début de 1940 de tracteurs légers Laffly V 15 T. Quant aux GR, leurs moyens sont hippo ou auto.

Un successeur : le 25 SA 34 modifié 1939

À partir de 1938, Levallois transforme entièrement son propre matériel, pour l'alléger et le rendre plus mobile : ce sera le *25 SA modèle 1934 modifié 1939*. « *Très réussi, d'un poids intermédiaire entre les modèles 1934 et 1937, [...] en outre, très adapté à la traction automobile aux vives allures* », ce nouveau matériel est commandé dès le 17 février 1939 (1 200 ex.). Il devait sortir en série à partir de juin 1940 des usines de la Sagem (masses oscillantes) et de Motobloc à Bordeaux (affûts), mais il ne semble pas avoir vu le jour. ■

---

[2] Etant observé que plusieurs centaines de pièces ont été cédées à la Grande-Bretagne et à quelques pays amis.

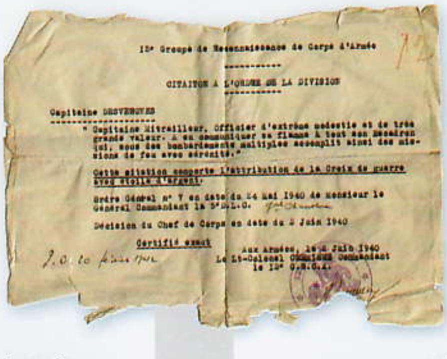
Devant l'imminence d'un déferlement allemand vers le sud, le lieutenant-colonel Cremière organise deux cérémonies, l'une à Lempire et l'autre à Baleycourt à l'occasion desquelles il remet le 6 juin un certain nombre de décorations pour les combats de Stonne et du Mont-Dieu. À Baleycourt, le capitaine Desvergnes *(ci-contre, souriant)* **reçoit la croix de guerre avec étoile d'argent.**

À l'issue de la brève prise d'armes du 6 juin, les officiers récipiendaires *(ci-dessus)* **sont photographiés avec le lieutenant-colonel Crémière, qui se trouve à droite de fanion de l'unité dont c'est ici la première sortie. Le porte-fanion est l'adjudant de Roquefeuille, de l'EHR.** *(Photos Mouton, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

Une période d'errance

À peine rassemblé, le 12e GRCA fait l'objet d'un violent bombardement aérien qui dure trois heures, occasionnant la destruction de plusieurs camions, l'explosion des dépôts de munitions et coûtant la vie au chef d'escadrons de Boisseson qui commandait le GEC. En fin de journée, le GR quitte cette zone trop exposée pour s'installer en forêt, au sud-ouest de Brieulles-sur-Bar, avant de rejoindre le 10e CA dont il dépend à Grivy. Renvoyé dans la région de Belleville-sur-Bar le jour même, il y séjourne jusqu'au 20 mai, maintenu en réserve à disposition de la 3e DIM. Le groupe passe alors à la 36e DI, avant d'être rattaché le 21 à la 5e DLC qui lui donne pour consigne de s'installer défensivement face à l'ouest à Chestres, au Nord-Est de Vouziers. Le même jour en fin de journée, le 12e GRCA reçoit l'ordre de rallier Verdun pour être intégré à la 71e DI en reconstitution. Le GEM s'installe ainsi à Haudiaumont, tandis que les cavaliers du GEC établissent leurs quartiers dans le secteur de Varennes-en-Argonne. Signe de la confusion régnant au sein des états-majors, le 12e GRCA redevient dès le lendemain organe d'armée et reçoit l'ordre le 23 mai de repartir en direction de Belleville-sur-Bar pour se mettre à la disposition du corps d'armée colonial du général Freydenberg. Installé au sud-ouest de Châtillon-sur-Bar, il occupe la troisième ligne de défense du dispositif français dans le secteur. Dès le 25 mai en fin de journée, le 12e GRCA passe de nouveau en réserve d'armée où il est désormais placé au service de la 1re brigade de cavalerie et s'installe à Thénorgues. Il y stationne jusqu'au 30 mai, ce qui permet enfin aux personnels, aux animaux et au matériel de souffler quelque peu.

Confronté à l'atmosphère délétère de l'exode, le GRCA descend en bon ordre vers la Loire.



12

12e Groupe de Reconnaissance de Corps d'Armée

CITATION A L'ORDRE DE LA DIVISION

Capitaine DESVERGNES

" Capitaine Mitrailleur, Officier d'extrême modestie et de très grande valeur. A su communiquer sa flamme à tout son Escadron qui, sous des bombardements multiples accomplit ainsi des missions de feu avec sérénité."

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de guerre avec étoile d'argent.

Ordre Général n° 7 en date du 24 mai 1940 de Monsieur le Général Commandant la 5e D.L.C.

Décision du Chef de Corps en date du 2 Juin 1940

Certifié exact

J.O. 10 février 1942

Aux Armées, le 2 Juin 1940
Le Lt-Colonel CREMIERE Commandant
le 12e G.R.C.A.

Citation reçue par le capitaine Desvergnes le 6 juin. *(Coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

À l'armée de Paris

Après une affectation à la garde du QG de la 2e armée à Dun-sur-Meuse, du 30 mai au 9 juin, le groupe embarque par voie ferrée à destination de Versailles pour rejoindre la 10e CA et intégrer l'armée de Paris. Le transport ferroviaire, qui se déroule sans problème majeur malgré les destructions importantes opérées par l'aviation allemande, permet de prendre la mesure de la gravité de la situation militaire dans laquelle se trouve le pays. Le débarquement du convoi ferroviaire s'effectue à la gare de Versailles-Chantiers dans une certaine pagaille due à l'absence du personnel de la SNCF qui, vu l'heure tardive, estime sa journée de travail terminée...

Le 12e GRCA est rassemblé dans le parc du château de Versailles où il constate que les dépôts de l'armée ont été abandonnés précipitamment dans un désordre indescriptible, qui augure mal des jours à venir. Partout, les routes sont encombrées de réfugiés qui fuient frénétiquement vers l'ouest.

Face à la nécessité de replier l'armée de Paris avec l'ensemble du dispositif, le commandant en chef a renoncé, le 11 juin, à la défense de la capitale[1]. Le 13, le GRCA est envoyé s'établir dans le secteur du Perray, au nord de Rambouillet pour y protéger le PC du 10e CA. Le jour même, le lieutenant-colonel Crémière est informé de la décision de déclarer Paris ville ouverte et de reporter la défense française sur la Loire. Pour Pétain et Weygand, la guerre est désormais irrémédiablement perdue. La poursuite des combats n'a plus maintenant pour objectif que de limiter la progression allemande vers le sud afin de sauver le pays d'une occupation totale. En fin de journée, le groupe reçoit l'ordre de repli vers la région de Maintenon. Le lendemain, 14 juin tombe l'ordre de rallier la région de Châteaudun. C'est le début d'un véritable calvaire pour les escadrons à cheval contraints à cheminer en permanence pour pouvoir suivre le rythme des déplacements. De nouveau l'ensemble du GRCA est confronté à l'atmosphère délétère qui accompagne l'exode. Parmi les colonnes de civils fuyant vers le sud figurent aussi des militaires débraillés et mués en pillards, et plusieurs incidents éclatent entre ces soldats débandés et les cadres du 12e GRCA, occasionnant quelques corrections justifiées.

Le repli vers la Loire

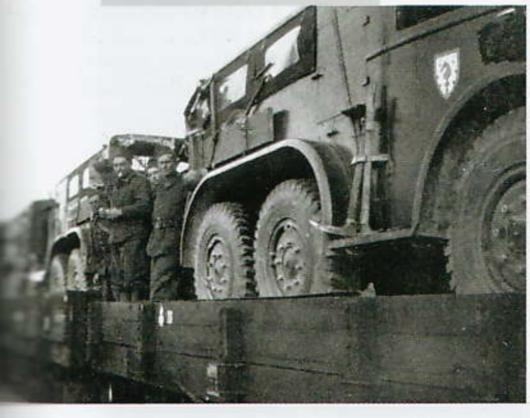
Dans la matinée du 17 juin, l'ordre est donné par le général commandant le 10e corps d'armée aux escadrons motorisés du 12e GRCA, dont plusieurs pelotons sont au contact avec l'ennemi, de rallier Blois, pour prendre en compte la défense du pont qui y enjambe la Loire. Depuis trois jours, la cité est envahie par un important flot de réfugiés, qui tentent de fuir l'avance allemande. La ville est totalement engorgée par une longue colonne de véhicules civils qui occupent la chaussée sur trois rangs, et il faut plus de six heures depuis les faubourgs pour parvenir à franchir le fleuve. Blois est entrée de plain-pied dans la guerre le soir du 14, avec la diffusion de l'ordre émanant de la préfecture appelant à l'évacuation des enfants de plus de treize ans et des hommes en âge d'être mobilisés. Annoncée en fin de soirée et répercutée de manière mal organisée, cette mesure a eu pour effet d'ajouter à la confusion régnante. Le 15 juin, à deux heures du matin, s'est déroulé un bombardement de faible ampleur qui visait le pont de chemin de fer. Celui-ci, qui n'a cependant causé aucune victime, a eu pour effet d'ajouter à l'atmosphère de débâcle qui a désormais atteint la cité blésoise et de précipiter l'exode des habitants et des différents services municipaux.

---

[1] Lire l'« entretien » avec Weygand, page 44 de ce numéro.

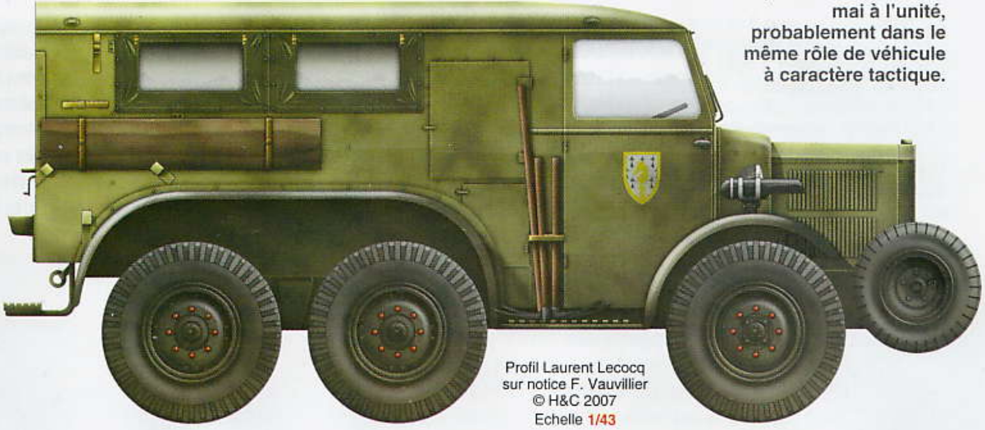
Quelques objets du capitaine Desvergnes : cahier d'événements de l'EME, carnet d'effectif, plaque d'identité. *(Photo Ph. Charbonnier, Militaria)*

Transport de l'EME du 12e GRCA par voie ferrée, lors du transfert en direction de Versailles, en date du 11 juin 1940. On distingue ici au moins trois voitures Lorraine 28.

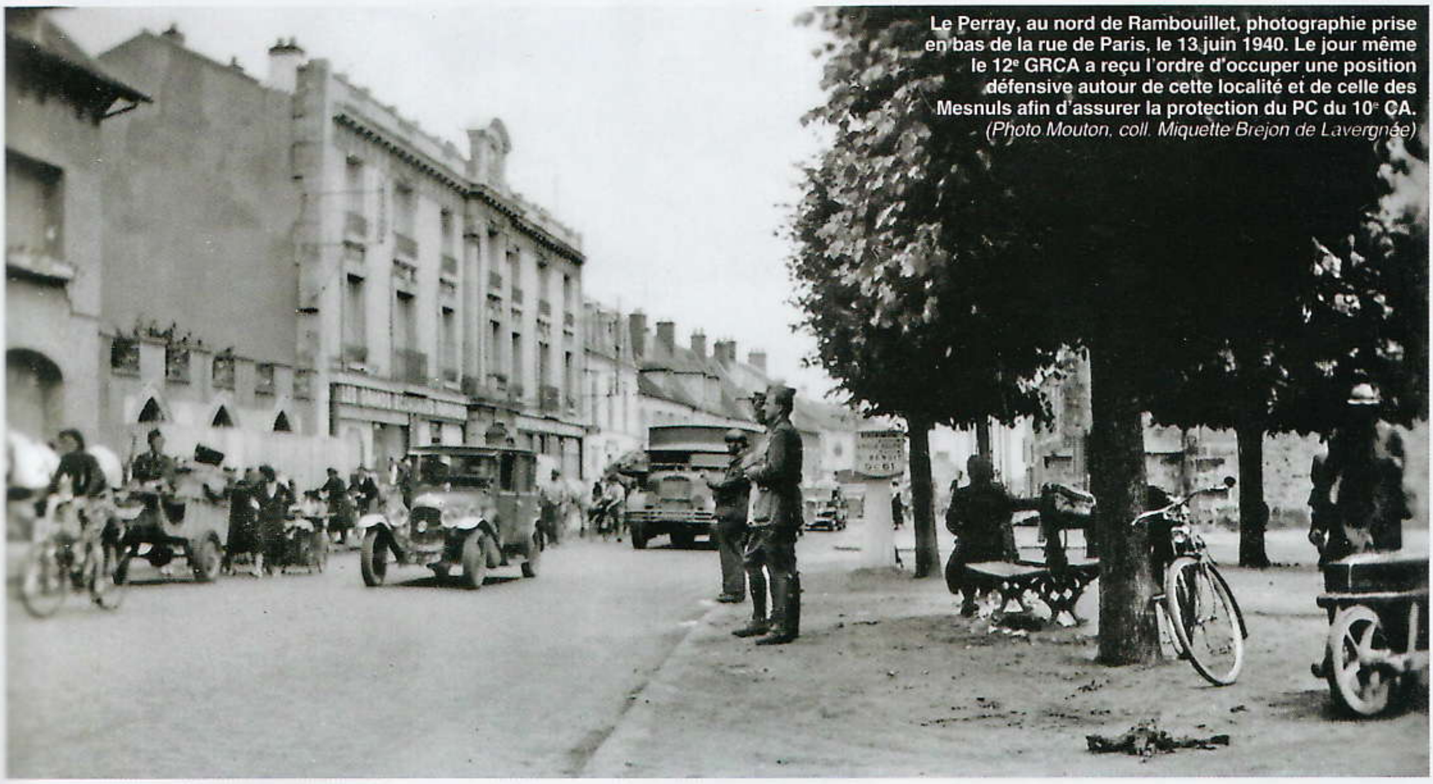


VOITURE DE DRAGONS PORTÉS LORRAINE 28 DU 12e GRCA

Bien qu'il ne soit pas un GR entièrement motorisé, le 12e GRCA a bénéficié, pour son EME, de ces voitures tous chemins à six roues quatre motrices *(➠ GBM 74 pour tous détails)*. **On sait aussi que 14 camions américains, sûrement des GMC 353 à quatre roues motrices, étaient attendus en mai à l'unité, probablement dans le même rôle de véhicule à caractère tactique.**



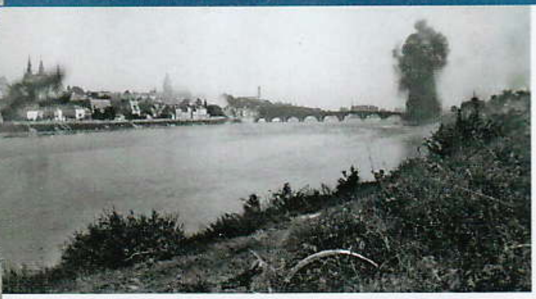
Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Echelle 1/43



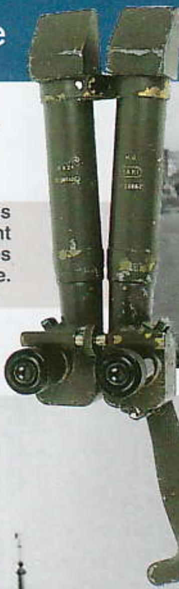
Le Perray, au nord de Rambouillet, photographie prise en bas de la rue de Paris, le 13 juin 1940. Le jour même le 12e GRCA a reçu l'ordre d'occuper une position défensive autour de cette localité et de celle des Mesnuls afin d'assurer la protection du PC du 10e CA. *(Photo Mouton, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

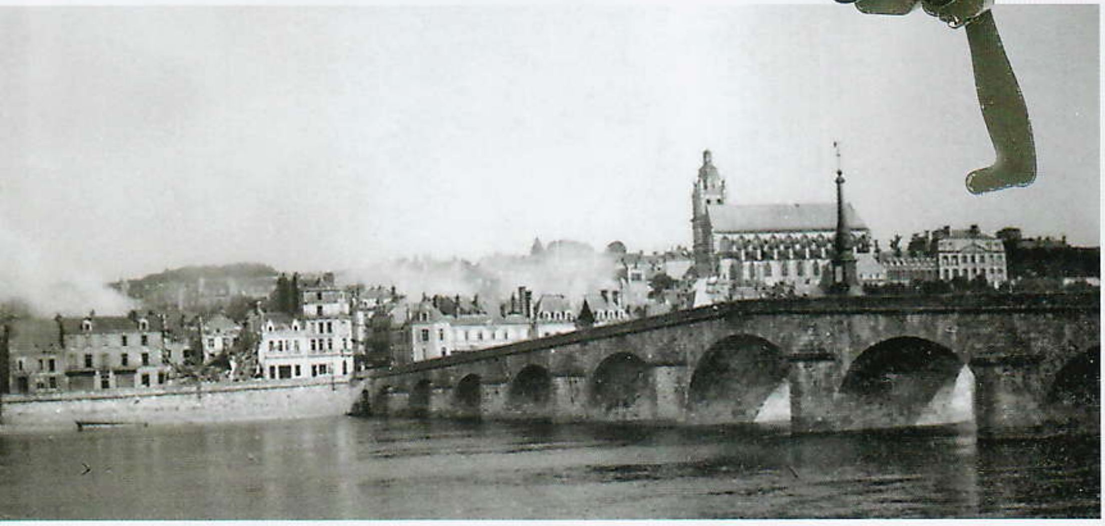
Ci-dessous. **Blois en flammes. Après les bombardements particulièrement destructeurs des 16 et 17 juin, les tirs d'artillerie de part et d'autre du fleuve vont encore causer des dégâts considérables dans la ville, particulièrement sur les bords du fleuve. On aperçoit derrière le pont la cathédrale Saint-Louis.**

Ci-contre. **Le 18 juin 1940, à 11 h 10, alors que se présentent deux motocyclistes allemands, le capitaine Bodet du 2e génie fait sauter la deuxième arche du pont Jacques Gabriel, face au faubourg de Vienne. C'est le début de deux journées de combat pour s'efforcer de bloquer les Allemands sur la Loire.** *(Photos Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*



Périscope à main du capitaine Desvergnes, utilisé notamment au Vivier et à Blois. *(Photo Philippe Charbonnier, Militaria Magazine)*





Le 17 juin 1940, face à la levée de la Loire, le brigadier-chef Pierre Pain se tient à côté de sa pièce, une Hotchkiss modèle 1914 montée sur rallonge modèle 1928 pour le tir contre avions. Celle-ci sera détruite dans la journée du 18, le brigadier-chef étant blessé aux jambes à cette occasion et évacué.

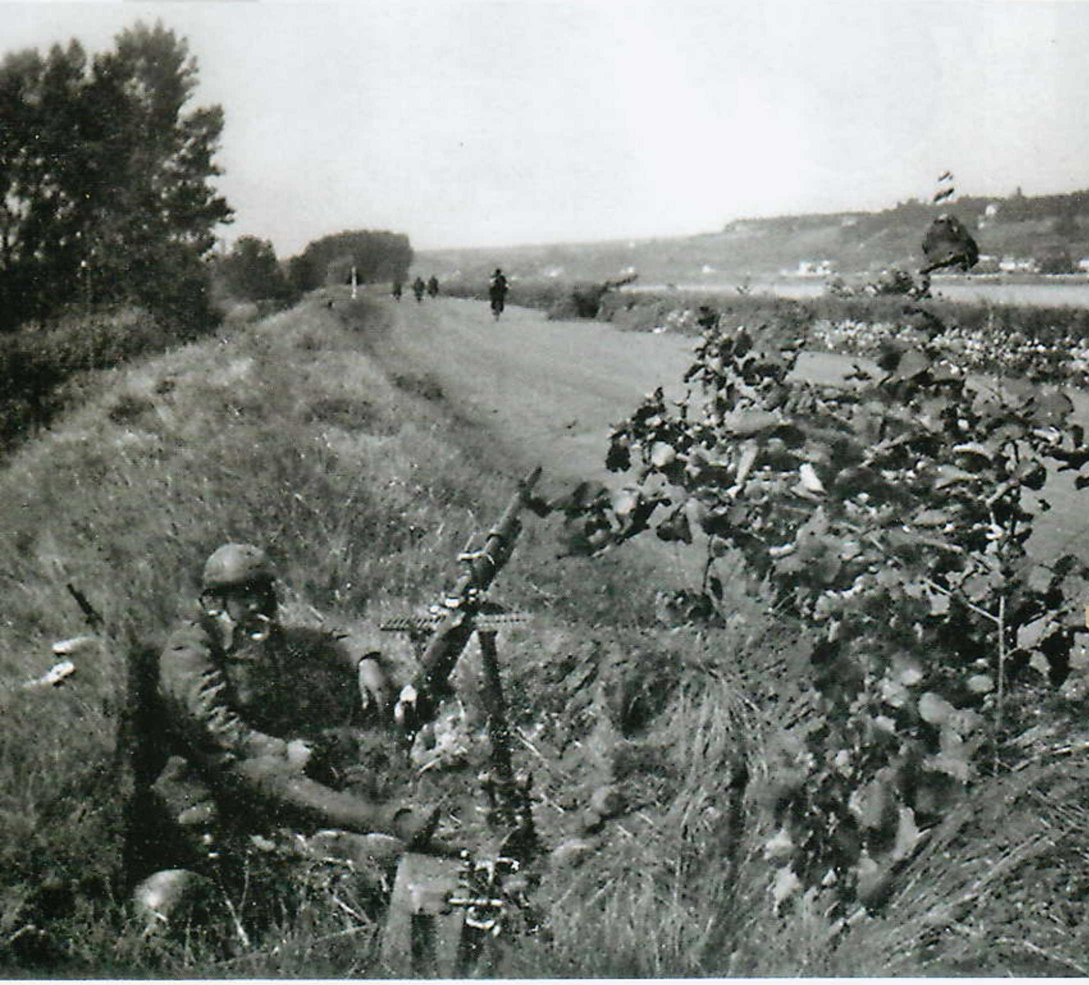
Dans le courant de la journée du 16 juin, la ville a subi plusieurs bombardements qui ont causé d'importantes destructions et occasionné de nombreuses victimes, achevant de précipiter la cité dans la tourmente. Le 52e régiment régional et le 125e GRDI qui contrôlent les hauteurs de la ville reçoivent l'ordre d'évacuer le 18 juin à deux heures du matin.

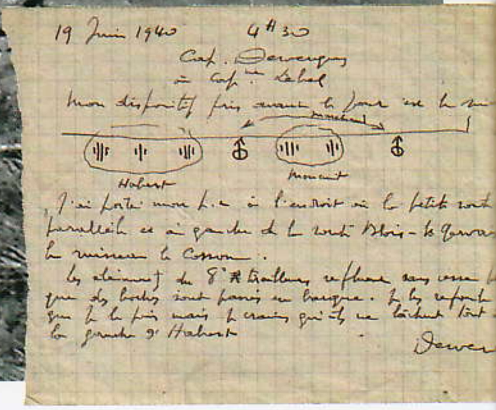
L'escadron de mitrailleuses et engins du capitaine Desvergnes et l'escadron mocycliste du capitaine Lebel se sont mis en route pour rejoindre Blois. C'est le groupe antichar du lieutenant Marchand qui arrive le premier dans la ville le 17 juin vers 14 heures, suivi une heure plus tard du reste de l'escadron Desvergnes et de celui du capitaine Lebel. Ils y retrouvent sur place le lieutenant-colonel Crémière qui les a précédés et qui donne immédiatement au commandant du GEM les consignes pour la défense du pont sur la rive gauche du fleuve, dans le faubourg de Vienne.

La défense du pont de Blois

Le GEM reçoit pour mission d'interdire le passage de la Loire, entre Saint-Dyé et Blois inclus, en attendant d'être relevé par la 84e DIA qui est en cours de repli. Il doit en outre veiller à ce que les éléments de cavalerie de la 4e DCr couvrant le nord de la Loire puissent franchir le fleuve sur Blois. La ville est encore encombrée de réfugiés qui gênent le mouvement des troupes et annoncent prématurément la signature d'un armistice.

Averti par l'expérience des opérations précédentes sur la grande mobilité des reconnaissances adverses,





19 Juin 1940 4 H 30

Cap. Desvergnes
à Capne Lebel

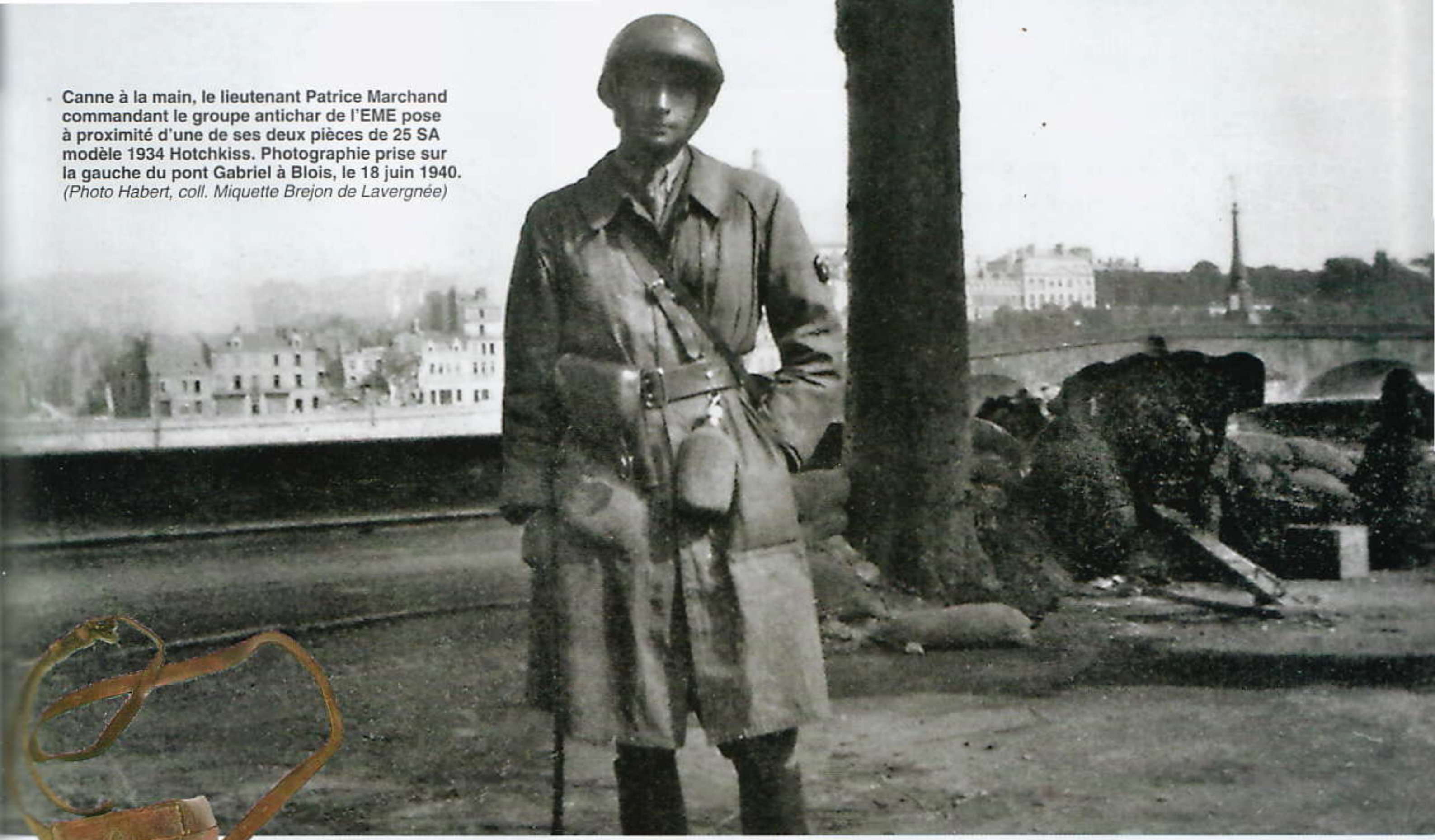
Mon dispositif pris avant le jour est le su

Marchand
Habert
Moncuit

J'ai porté mon P.C. à l'endroit où la petite rout
parallèle et à gauche de la route Blois-le Contro
le ruisseau le Cosson.

Les éléments du 8e R. Tirailleurs refluent sans cesse
que des boches sont passés en barque. Je les refoule
que je le puis mais je crains qu'ils ne lâchent tout
la gauche d'Habert.

Desver



Canne à la main, le lieutenant Patrice Marchand commandant le groupe antichar de l'EME pose à proximité d'une de ses deux pièces de 25 SA modèle 1934 Hotchkiss. Photographie prise sur la gauche du pont Gabriel à Blois, le 18 juin 1940. *(Photo Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

Etui du périscope à main du capitaine Desvergnes.

Mouton installe ses canons de 25 aux deux extrémités de son dispositif. Des ouvertures sont pratiquées dans le parapet de la levée qui protège le faubourg, les mitrailleuses sont mises en batterie de part et d'autre du front et sont camouflées, leurs tirs ayant fait l'objet d'un repérage préalable. Elles sont soutenues par les hommes des pelotons motocyclistes du capitaine Lebel ainsi que par une pièce de 75.

Nid de mitrailleuse camouflé, installé sur la levée de la Loire, le 18 juin 1940. *(Photos Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

Compte-rendu du capitaine Desvergnes indiquant le dispositif adopté par l'EME sur la gauche du pont Gabriel à Blois, après son renforcement par les éléments du 8ᵉ RTT et du 4ᵉ zouaves au matin du 19 juin. Ce dispositif est bien traduit par les photographies exceptionnelles que nous publions ici. *(Coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

Dans l'après-midi, trois appareils allemands viennent bombarder Vienne, lâchant 15 bombes sur les abords du pont et le faubourg. L'une d'elles blesse le commandant du GEM. Jusqu'à la tombée du jour, l'aviation allemande alterne mitraillages et bombardement des positions françaises. Au cours de la nuit se succèdent sur le pont réfugiés et troupes nord-africaines épuisées. Ils sont suivis peu après par la 4ᵉ DCr qui couvrait le nord de la Loire. Les escadrons montés du 12ᵉ GRCA parviennent eux aussi, au soulagement général, à rallier au terme d'un périple de 80 km.

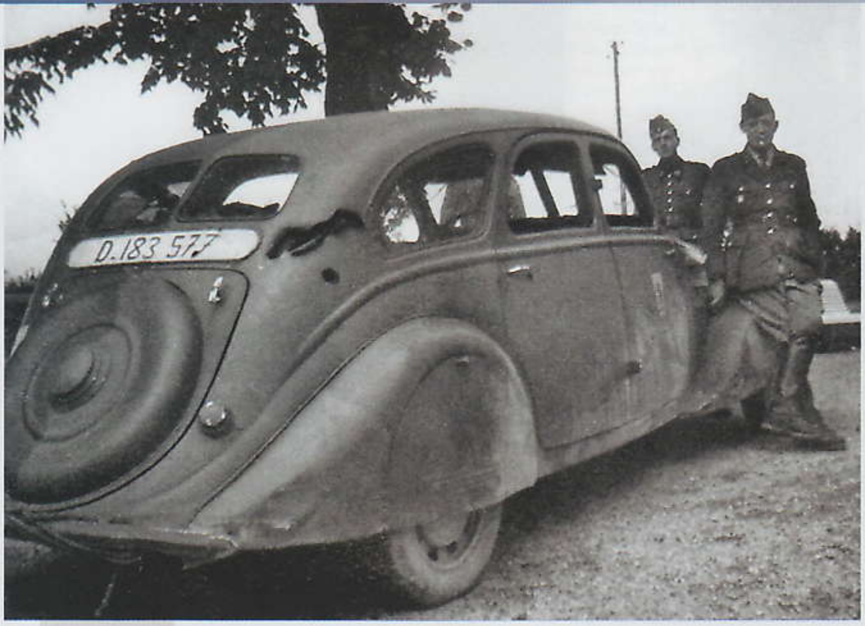
À l'aube, c'est dans une ambiance lugubre que débute la journée du 18. Chacun scrute la rive nord dans un silence étrange ponctué par le crépitement des incendies et quelques passages d'avions allemands. Peu après 8 heures apparaissent les premiers signes de présence ennemie qui conduisent le peloton du lieutenant Josset à faire sauter sur ordre le pont de chemin de fer situé au nord du dispositif français. Vers 10 h 30, après que trois voitures allemandes se soient engagées sur le pont, les Français déclenchent leurs tirs et le génie fait sauter l'ouvrage. À leur tour, les Allemands ouvrent le feu, pilonnant le secteur de l'hospice de Vienne et prenant à partie les positions de mitrailleuses françaises au canon de Flak de 20 mm. Toute la journée, l'artillerie tire de part et d'autre, ajoutant de nouvelles destructions sur les deux rives. Ces tirs qui durent toute l'après-midi occasionnent une dizaine de blessés et la perte d'une mitrailleuse au sein de l'EME.

À 13 heures, un détachement de la 84ᵉ DIA, censé relever les cavaliers du 12ᵉ GRCA, paraît enfin. Des tirailleurs du 8ᵉ régiment de tirailleurs tunisiens s'installent à la sortie ouest du faubourg, tandis que des éléments du 4ᵉ zouaves prennent possession de la portion de berge en direction de Saint-Dyé. Ce ne sont malheureusement que des éléments épuisés, et dans le cas des tirailleurs tunisiens fortement démoralisés et sans plus aucune valeur combative. Fort heureusement, le 7ᵉ régiment de dragons portés (4ᵉ DCr) est venu renforcer les cavaliers du GRCA. Ce soutien permet au groupe d'escadrons motorisés de reporter son dispositif à gauche du pont, en direction de l'ouest, et de disposer désormais d'un peloton de réserve.

Les canons de 25 aux extrémités du dispositif, les mitrailleuses au centre en tir préréglé...

Le 19 au petit jour, vers 3 h 30 du matin, les Allemands commencent à mettre à l'eau des barques à deux kilomètres en aval de Blois, qu'ils laissent dériver pour franchir le fleuve. Les cavaliers du GRCA assistent impuissants à cette manœuvre, qui se situe hors de portée de leurs pièces et qui est couverte par d'intenses tirs de 105 et de 20 mm venus de la rive opposée. Le capitaine Lebel parvient cependant à faire tirer le mortier de 60 de l'escadron motocycliste sur la zone de mise à l'eau des embarcations, jusqu'à épuisement des munitions.

Les troupes d'assaut ayant franchi le fleuve sont bientôt signalées dans les bois de Bussy, entraînant la fui-



Le 25 juin 1940, jour de l'armistice, le capitaine Desvergnes pose avec le maréchal des logis Louis de Beauregard d'Aubigné. À côté de lui, sa 402 D 183 577, dernier véhicule à avoir quitté Blois sous la mitraille et qui en porte les stigmates. L'immatriculation en noir sur fond blanc est parfaitement exceptionnelle sous cette forme. D'Aubigné, combattant remarquable, obtiendra deux citations au cours de la campagne, l'une à l'ordre de la division au mois de mai et l'autre à l'ordre de l'armée en juin. *(Photo Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*

Les chefs de corps successifs du 12e GRCA

Colonel de Lafond	8 - 11 septembre 1939
Colonel de Galard-Terraube	12 septembre - 7 novembre 1939
Colonel Crémière	8 novembre 1939 - 13 août 1940

te des tirailleurs et contraignant les cavaliers à prendre à leur compte, dans l'attente d'un renfort du 4e zouaves, la défense du secteur sud. Vers 10 heures, le peloton motocycliste du lieutenant Hachette est envoyé déloger l'adversaire du bois de Bussy. Il y parvient une première fois, mais doit bientôt renouveler l'opération avec le soutien d'une section de chars de la 4e DCr, face à un ennemi qui se renforce progressivement et cause des pertes importantes. En fin de matinée, l'ordre parvient aux défenseurs de se replier pour midi. Le décrochage se fait difficilement mais en bon ordre, sous un feu adverse violent. Il est couvert par les mitrailleuses de l'escadron du capitaine Desvergnes qui quitte le dernier le faubourg de Vienne sous une grêle de balles.

La fin

À travers des routes encombrées par les convois du train et de l'artillerie lourde, le 12e GRCA rejoint Loches où le groupe d'escadrons motorisés reçoit l'ordre de se mettre en position défensive à Corbery. Dans l'après-midi du 20 juin, ordre est donné au groupe de se replier sur Port-de-Piles. En cours de route, il est dérouté vers La Gerche, dans la Creuse. Le 21, le GEM est à Vonneuil où il est rejoint le lendemain par le GEC. Le 23 juin, le GRCA atteint Verteuil, près de Ruffec en Charente avant de se porter à Torsac, près d'Angoulême. Le 24 tombe l'ordre de rallier Boisse au sud de la Dordogne, en passant par Ribérac, Mussidan et Bergerac. C'est là qu'à l'heure du dîner, le 25 juin, la nouvelle de l'armistice tombe, annoncée par la radio. Le 26, ultime étape, le groupe s'installe au sud-est de Miramont-de-Guyenne (Lot-et-Garonne). L'état-major et l'EHR sont à Lavergne, le GEM à Lamothe-d'Alès et le GEC à Bourgougnague.

À partir de la mi-juillet débute une démobilisation progressive. Les personnels sont libérés par ordre de priorité professionnelle, tandis qu'armements et matériels sont reversés, non sans amertume. Fin juillet, une dernière cérémonie est organisée à Lavergne, sans armes, au cours de laquelle, devant le fanion de l'unité, des croix de guerre sont remises. Le 12 août à l'intendance de Marmande, la dissolution administrative de l'unité est prononcée, mettant un terme définitif à la courte existence du 12e GRCA. ■

Sources, bibliographie

Jarrigeon André, *Les journées historiques de juin 1940 à Blois.* Arrault & Cie, Tours 1940

Mouton Richard, *Combats de Blois, 17-18-19 juin 1940.* Récit dactylographié, non publié, 1942.

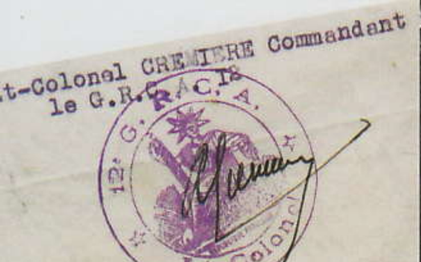
Simonin Edgar, *Historique des opérations du 12e GRCA du 10 au 30 mai 1940,* document dactylographié en date du 23 août 1941. Archives du SHD

Simonin Edgar, *12e GRCA* document dactylographié non publié, fonds privé.

Courriers et documents divers du capitaine Pierre-Charles Desvergnes, commandant l'EME du 12e GRCA.

Remerciements

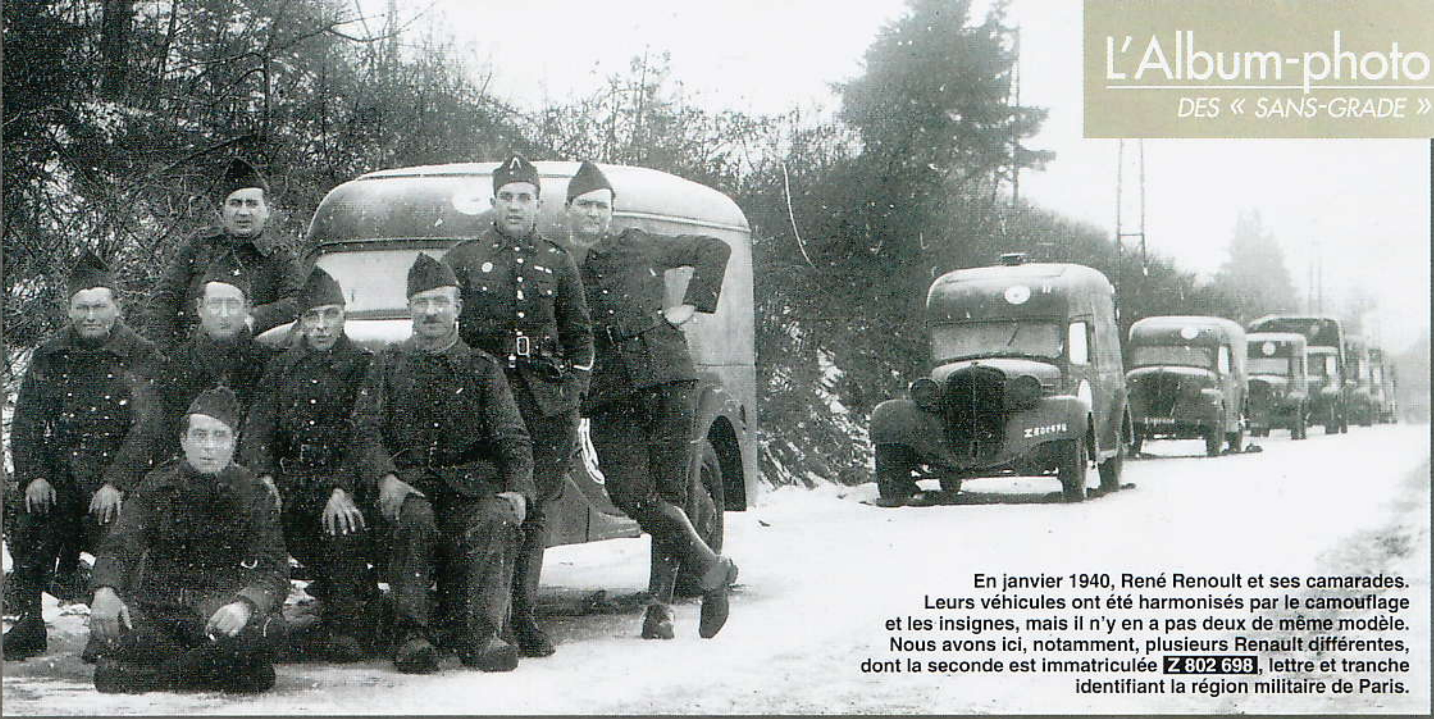
L'auteur tient à remercier pour son aide documentaire précieuse le colonel (e.r.) Paul Gaujac, ainsi que Miquette et Edouard Brejon de Lavergnée, respectivement fille et petit-fils du capitaine Desvergnes commandant l'escadron de mitrailleuses et engins du 12e GRCA, et le général (2e section) Gilles de Moncuit, fils du lieutenant François de Montcuit de l'EME/12e GRCA.


t-Colonel CREMIERE Commandant
le G.R.C.A.

12e G. R. C. A.
Le Colonel

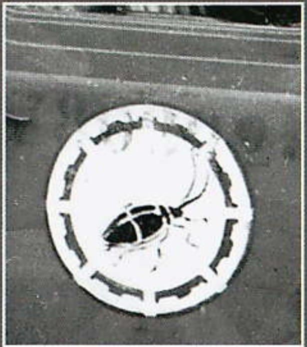
Timbre du 12e GRCA et signature du lieutenant-colonel Crémière.

Le 28 juin 1940, sous un orme centenaire, le maréchal des logis d'Aubigné pose aux côtés des maréchaux des logis-chefs Royaux et Miossec, à Lamothe d'Alès, au sud-est de Miramont-de-Guyenne. C'est dans cette localité du Lot-et-Garonne que le groupe d'escadrons motorisés du 12e GRCA est démobilisé au cours du mois de juillet 1940. *(Photo Habert, coll. Miquette Brejon de Lavergnée)*



En janvier 1940, René Renoult et ses camarades. Leurs véhicules ont été harmonisés par le camouflage et les insignes, mais il n'y en a pas deux de même modèle. Nous avons ici, notamment, plusieurs Renault différentes, dont la seconde est immatriculée Z 802 698, lettre et tranche identifiant la région militaire de Paris.

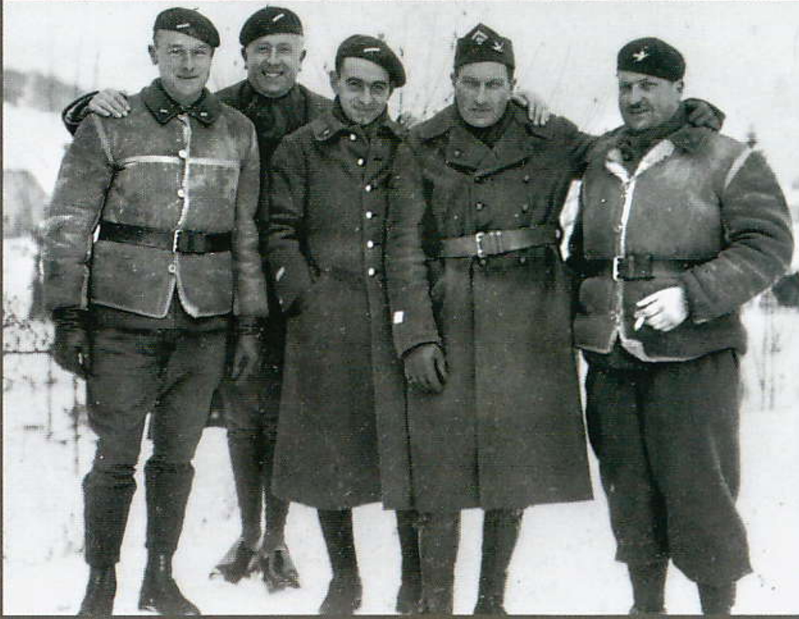
LES INSECTES DE LA ROUTE



Bruno Renoult (78130 Les Mureaux) nous adresse cette intéressante série de photographies de son grand-père, âgé de 40 ans lorsqu'il est mobilisé dans le train en septembre 1939.

Son unité, précisément connue, est la 667^e^ compagnie du groupe de transport (groupe auto léger) 7/22. Précieuse indication, car plusieurs des documents montrent très bien l'insigne de ce groupe : un capricorne (coléoptère) dans la roue dentée du train.

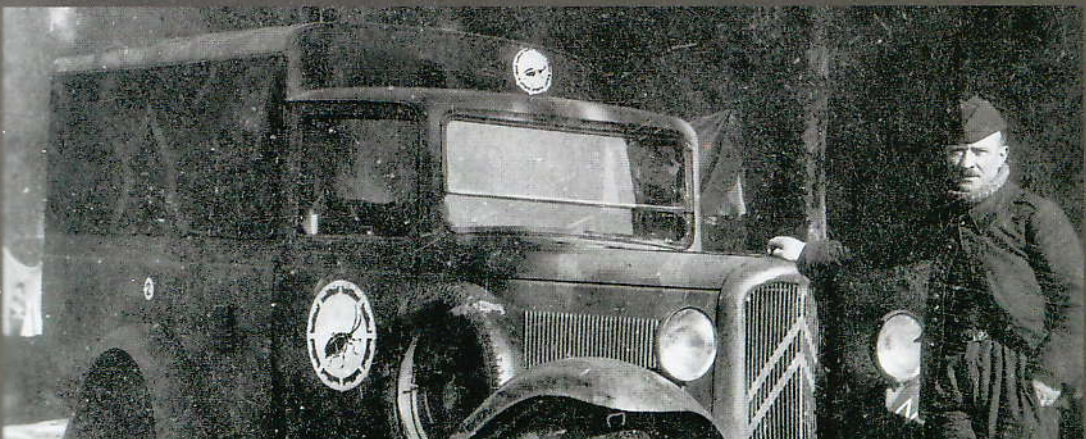
Voilà une illustration idéale du fait que, durant la drôle de guerre, à une date non retrouvée, « *la sous-direction du train imposa leur marque distinctive aux groupes de tranport de matériel mis sur pied à la mobilisation de 1939 : insecte pour les groupes dits légers (1 à 10), mammifère puissant pour les groupes dits lourds (15 à 30)* »[1]. Ces marques propres aux véhicules ont pour but de permettre « *d'identifier les colonnes en déplacement comme pendant la Grande Guerre, le sens symbolique n'étant pas pris en compte* ». Heureux pour les insectes de la route... ■



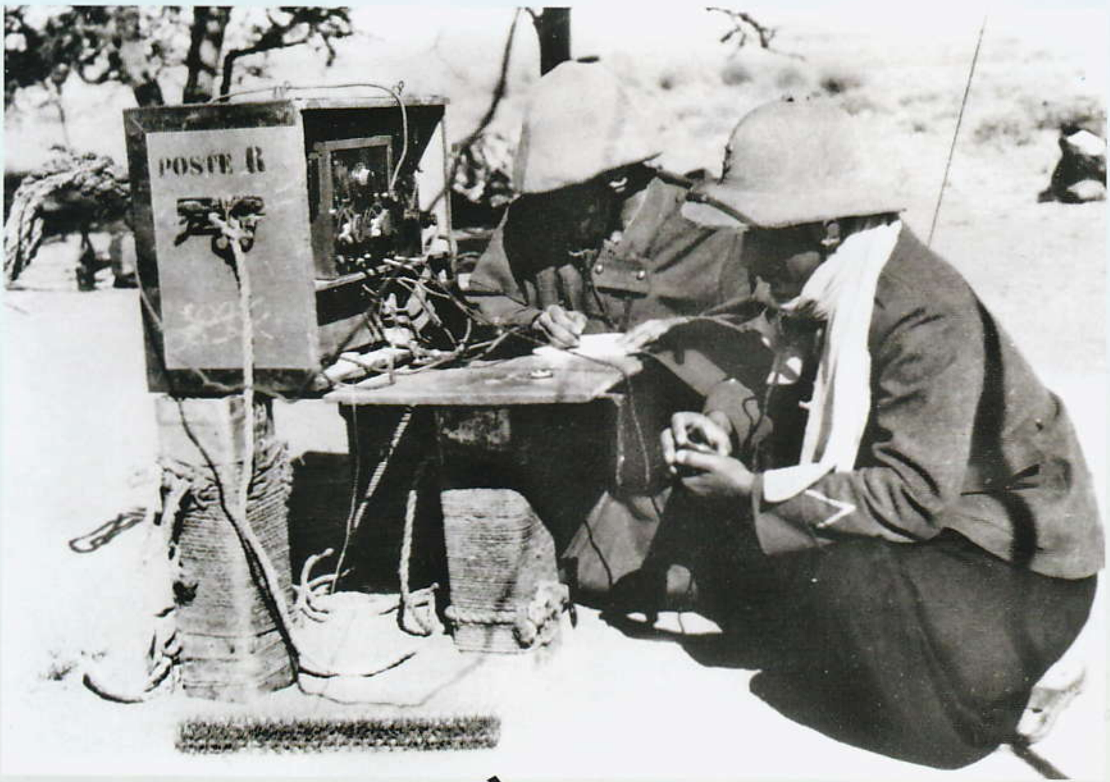
Janvier 1940 **Dans ce groupe de tringlots à Gervilliers apparaît, sur deux des coiffures, une cigogne, inexpliquée dans le contexte. Le GT 7/22 a été formé en région militaire de Paris par le centre mobilisateur du train n° 22. Ce numéro, devenu celui du dépôt de guerre du train (DGT), figure sur les pattes de collet à fond vert. Il est garance pour la troupe (à droite), ou en métal argent pour les sous-officiers (les quatre autres).**

---

[1] A. Huyon et J.-C. Mourot, *Insignes de tradition des formations du train*, SHAT, Vincennes 1988.



Rosalie **Le conducteur de 2^e^ classe René Renoult pose devant sa fourgonnette Citroën 11 UB à carrosserie bâchée. Ce genre de véhicule est parfaitement typique des premiers mois de la guerre et du déficit qui règne dans le parc automobile de réquisition, en particulier dans la catégorie des utilitaires légers. L'insigne du 7^e^ groupe apparaît sur la portière mais aussi en plus petit, en haut à gauche. Pour l'anecdote, René Renoult sera décoré de la croix de guerre avec étoile de bronze le 30 juin 1940 pour avoir, « *à la 7^e^ armée, effectué des transports intensifs de troupes souvent embarquées au contact immédiat de l'ennemi, sous de violents bombardements de l'aviation.* » Il aura alors changé de monture, pour piloter une rareté, le camion italien Fiat 626 N diesel des commandes de guerre.**



> “J’ai toujours aimé le désert. On s’assoit sur une dune de sable. On ne voit rien. On n’entend rien. Et cependant quelque chose rayonne en silence...”
>
> Saint-Exupéry
> *Le Petit Prince*

DE L’E 26 À L’ER 26 *bis*...

Deux méharistes des troupes coloniales à l’écoute d’un récepteur R 26 *bis* modèle 1931. La photographe date probablement du milieu des années trente. Détail notable, les deux hommes portent des casques en liège distincts l’un de l’autre : ancien modèle 1890 à gauche, nouveau modèle 1931 à droite pour le sergent, chef de poste. *(DR)*

Aimé Salles
chef de projet
IRMA
(Inventaire Radios Militaires Anciennes)
irmaproject@free.fr

notices sur les véhicules
François Vauvillier

Entre les deux guerres, la France reste engagée sur des théâtres d’opérations extérieurs (TOE). C’est le cas en particulier au Maroc, en Syrie et au Liban.

Ces opérations de rétablissement de l’ordre et de pacification sont menées, du point de vue des transmissions, à trois niveaux. À l’extrême avant, des groupes mobiles pénètrent dans les zones à sécuriser et communiquent vers l’arrière avec les postes les plus proches par radio, par liaison filaire provisoire ou par liaison optique. Dès la zone pacifiée, un nouveau poste est créé et relié au réseau général par des lignes fixes. À l’arrière, des unités plus lourdes remanient et renforcent sans cesse ce réseau général, le poussant le plus loin possible au fur et à mesure du progrès de la pacification.

Ce schéma se heurte néanmoins, au moins jusqu’à la seconde moitié des années vingt, à un problème logistique majeur. En effet, l’appareil qui peut seul répondre aux besoins des groupes mobiles est alors une version en caisses de bâts de l’E 13 (dite E 13 M, M pour *Maroc*). Or, si cet appareil à ondes entretenues, mis en service dans sa première version en 1918, permet avec son antenne parapluie (sur mât Casanova de 25 m) de garantir des portées importantes, l’ensemble du poste dit « de colonne » (matériel certes partiellement doublé : deux E 13, deux alimentations...) nécessite pour son transport pas moins de 20 mulets aux soins de 18 conducteurs indigènes. Par ailleurs, le poste E 13 réclame pour son exploitation un gradé et quatre radiotélégraphistes (deux lecteurs et deux mécaniciens). Une solution reste à trouver, elle le sera grâce à de nouveaux matériels à **ondes courtes** (OC).

Les OC, solution empirique et impériale

Il s’agit là d’une étape essentielle dans l’histoire de la radioélectricité, quand on sait l’importance que revêtiront les ondes courtes par la suite. Jusqu’au début des années vingt, les ondes courtes étaient libres de tout trafic à l’exception de celui des amateurs des USA et de quelques pays d’Europe qui étaient autorisés à utiliser cette gamme pour des communications sans but utilitaire. Seules les gammes des ondes moyennes/ondes longues (OM/OL, se situant entre 300 et 5 000 m environ) étaient alors exploitées pour les liaisons commerciales et militaires par les émetteurs à étincelles, puis par les émetteurs à ondes entretenues (l’E 13 M émet entre 1 000 et 3 000 m).

D’où tout est parti... Station du radio amateur F8CT qui lui a permis d’établir la première liaison transatlantique sur 10 m avec l’américain W2JN. *(DR)*

Encore une fois dans l’histoire de la technique radioélectrique, l’innovation sera à porter au crédit de l’empirisme et non à celui des études théoriques.

En France comme ailleurs, la recherche sur les OC est très peu développée. Certains spécialistes prédisent même l’impossibilité de liaisons lointaines dans cette gamme et ne misent que sur les OL, seules susceptibles, selon eux, d’établir de jour et de nuit des liaisons à grandes distances. C’est donc à la communauté des radioamateurs que l’on doit la mise en évidence des possibilités des OC. Les membres de la très active AARL (*American Radio Relay League*), créée en 1914, procèdent en 1921 à des essais au-dessus de l’Atlantique : la station américaine 1AAY est reçue en Écosse. La même année, le premier amateur français est officiellement autorisé. Les amateurs français se montrent par la suite très actifs. Aussi en novembre 1923, la première liaison bilatérale sur 100 m est établie entre l’améri-

---

Notes

1. René Mesny (1874-1949), sorti de l’École navale, professeur et chercheur auquel on doit en particulier des études sur la radiogoniométrie, la propagation des ondes courtes, mais aussi sur le fax et la télévision.

2. Il y a lieu de distinguer les sapeurs télégraphistes appartenant à l’armée d’Afrique (relevant de la 4e direction, génie, du ministère de la Guerre), responsables des transmissions en Afrique du Nord (y compris les portions du Sahara qui lui sont rattachées), et dans les états du Levant sous mandat français, et d’autre part les télégraphistes coloniaux (relevant de la 8e direction, troupes coloniales), déployés dans les colonies proprement dites (AOF, AEF, Indochine, Madagascar, etc.).

cain 1MO et le niçois F8AB (avec une puissance de l'émetteur de 500 W). Les amateurs prouvent ainsi que les OC permettent de communiquer à grande distance avec des puissances bien inférieures à celles qui étaient jusqu'à présent nécessaires en GO.

Au cours de ces années-là, les militaires français ne restent pas indifférents à ces travaux et engagent même les radio-amateurs à participer à une série d'essais. Des essais de transmission entre la tour Eiffel et les stations d'écoute des radio-amateurs sont réalisés avec succès en mars 1923 sur la longueur d'ondes de 110 m. En 1925, René Mesny [1], ingénieur au laboratoire de l'ECMRM (établissement central du matériel de la radiotélégraphie militaire) parvient à établir une liaison entre le fort d'Issy et Djibouti (sur 45 m et une puissance de 5 kW). Ainsi donc, dès 1925, le grand intérêt présenté par les ondes courtes ne fait plus débat et des réalisations concrètes vont se succéder.

Malgré les faibles moyens du bureau d'études de l'ECMRM, plusieurs réalisations OC aboutiront avant 1930. C'est d'abord la réalisation, en collaboration avec les télégraphistes de l'outre-mer [2], de postes fixes (d'un modèle comparable à celui expérimenté par Mesny) pour la constitution d'un réseau entre la métropole et les territoires d'outre-mer dont le programme avait été suspendu par la guerre. C'est ensuite le cas de postes mobiles tel l'E 17 (➡ *GBM 76)* ou l'E 22 mais aussi l'**E 26**. Ce dernier, beaucoup plus léger que l'E 13 qu'il remplace, va connaître un succès immédiat auprès des unités sahariennes, engagées en particulier dans le sud marocain suite à la dissidence rifaine.

L'**ER 26 *bis***, qui en découlera, sera généralisé sur tous les TOE et constituera, dans ses versions successives, l'ossature des transmissions d'outre-mer mobiles et semi-fixes, et ceci au-delà de 1945.

Description de l'E 26 modèle 1927

Cet appareil est étudié en marge du programme Ferrié de 1925. Il est destiné aux unités méharistes du Maroc. Son développement accéléré doit certainement beaucoup à celles-ci, engagées depuis 1925 dans une campagne du Rif d'autant plus difficile qu'elle se déroule en pays accidenté et dépourvu de route.

Par rapport au poste de colonne E 13 qu'il remplace, le poste E 26 de colonne marque une réduction très sensible des effectifs requis à son service (➡ *tableau).*

	Poste de colonne E 13 [A]	Poste de colonne E 26 [B]
Personnel	23, se décomposant en : 1 gradé chef de poste 2 radiotélégraphistes lecteurs 2 radiotélégraphistes mécaniciens 18 conducteurs indigènes	8, se décomposant en : 1 gradé chef de poste 2 radiotélégraphistes lecteurs 2 indigènes service machine à main 3 indigènes muletiers
Animaux	1 cheval de selle 19 mulets 16 mulets pour 21 caisses de bât 3 mulets de selle	7 mulets 3 pour 6 caisses de bât et perches 1 mulet du train de route 3 mulets de selle

NOTES DU TABLEAU

A. Le poste de colonne E 13 comprend deux postes, deux groupes électrogènes et deux jeux de batteries

B. Le poste de colonne E 26 comprend deux postes avec ses accessoires.

Contrairement à l'E 13, l'E 26 modèle 1927 n'est pas alimenté par un groupe électrogène (ni par des piles pour la HT en réception). À l'exception d'une pile 80 V (nécessaire aussi dans le cas de l'E 13) pour l'alimentation du récepteur, la station est autonome pour la production de son énergie, sous réserve de disposer de deux solides « *indigènes* » (terme retenu dans les documents de l'époque) pour activer une machine à main du type Ragonot de 100 W montée sur un trépied et munie de deux manivelles. Une seconde machine de puissance réduite, type Guernet à une seule manivelle, est prévue en secours. Cette dernière permet en outre la charge d'un accumulateur alimentant en basse tension le récepteur.

L'E 26 seul ne nécessite que quatre caisses de bât (six dans le poste de colonne équipé de deux E 26) comprenant principalement :

caisse 1 : poste proprement dit,
caisse 2 : piles haute tension, accumulateur basse tension, machine Guernet et un réveil,
caisse 3 : machine à main Ragonot,
caisse 4 : accessoires et outils.

La caisse poste forme pupitre. On trouve à gauche le récepteur et à droite l'émetteur. Des compartiments sont par ailleurs prévus, au centre pour ranger l'ondemètre, les casques, des appareils de mesure (voltmètres et ampèremètres) et les selfs interchangeables utilisés en réception. Enfin, en haut à droite et à gauche sont stockés des lampes de rechange.

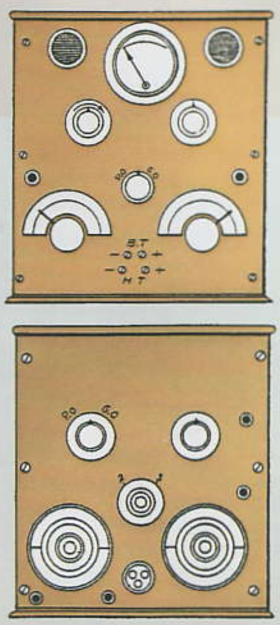
L'antenne est constituée de deux brins de 30 m tendus entre deux mâts (quatre tubes de 2 m par mât).

Sur le plan technique, l'E 26 est, comme nous l'avons souligné,l'un des premiers appareils à ondes courtes. Il utilise les techniques éprouvées à l'époque, à savoir un récepteur à réaction et un émetteur à auto-oscillateur. Le récepteur couvre la gamme de 15 à 165 m avec un jeu de deux bobines interchangeables. Une troisième bobine peut être utilisée pour couvrir la gamme 260 à 650 m. Cette bobine permet de recevoir les émissions issues des avions (équipés encore le plus souvent à cette époque d'émetteurs à étincelles). Le dispositif de manipulation (l'E 26 ne fonctionne qu'en A1) est rudimentaire puisque le manipulateur est placé dans le circuit d'antenne (gare aux surtensions pour le sapeur). Deux nouveautés sont néanmoins à souligner :

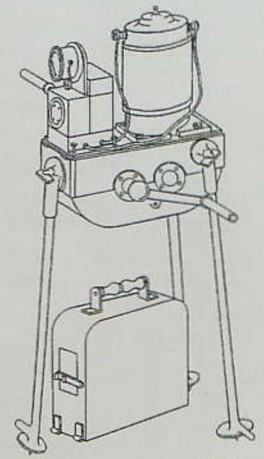
– la structure de l'auto-oscillateur de l'émetteur fait appel à un montage symétrique du type Mesny qui sera largement utilisé par la suite pour les émetteurs à OC. Ce montage présente l'avantage de doubler la puissance comme dans un montage à deux tubes en parallèle, mais ceci sans doubler comme dans ce dernier cas les capacités parasites internes des tubes (facteur limitant à la réduction de la longueur d'onde) ;

– le récepteur fait appel à des tubes très récemment mis au point, dits Radio Micro, à faible consommation, caractéristique intéressante pour son autonomie puisqu'il est alimenté par une pile (HT) et une batterie (BT).

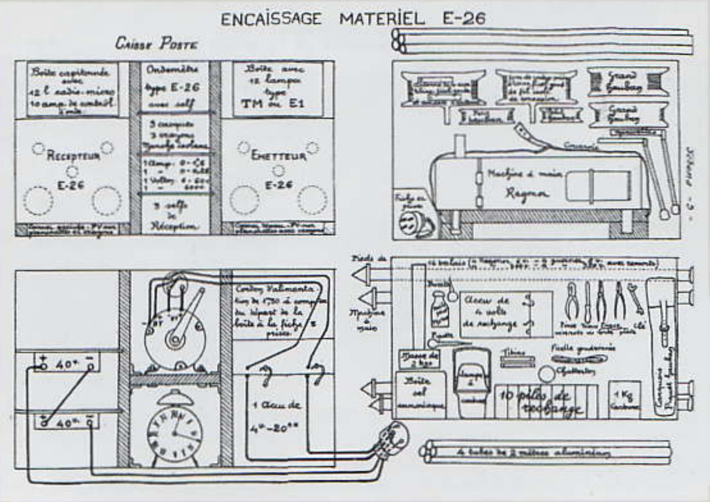
Certes, l'E 26 ne peut fonctionner qu'à l'arrêt de la colonne, une fois l'antenne dressée, la machine à main montée sur son trépied et raccordée. Les détachements doivent s'arrêter à des horaires convenus pour assurer leurs vacations. Cependant, même si son déploiement reste encore un peu lourd, l'E 26 apporte la démonstration, dans les opérations dans lesquelles il est employé, que l'on peut diriger par la seule radio des opérations dans de très grands espaces terrestres.



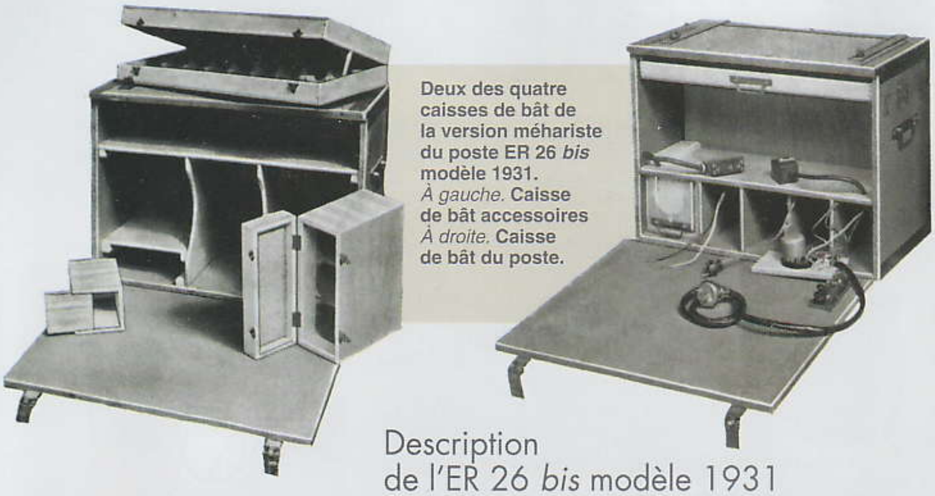
Faces avant de l'émetteur *(en haut)* et du récepteur E 26 modèle 1927.



Machine à main Ragonot de l'E 26 modèle 1927.



L'encaissage en quatre caisses de bât de l'E 26 modèle 1927, portées à dos de dromadaires ou de mulets.



Deux des quatre caisses de bât de la version méhariste du poste ER 26 *bis* modèle 1931. *À gauche.* **Caisse de bât accessoires** *À droite.* **Caisse de bât du poste.**

Ondemètre du poste ER 26 *bis* modèle 1931. *(Photo A. Salles, coll. E. Codechèvre)*

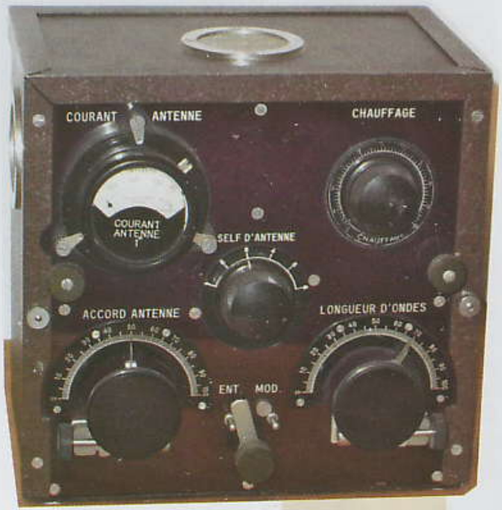
Description de l'ER 26 *bis* modèle 1931

L'ER 26 *bis* modèle 1931 — suivant la nouvelle dénomination retenue au début des années trente : E, R, ER — est une version améliorée et industrialisée de l'E 26. L'ensemble comprend, outre les alimentations, un émetteur E 26 *bis*, un récepteur R 26 *bis* et un contrôleur d'ondes ER 26 *bis* (émetteur et récepteur sont séparés et peuvent être utilisés indépendamment). Destiné à couvrir les besoins en transmissions radios outre-mer (en dehors des postes fixes de puissance), il se décline en trois versions qui ne diffèrent que par le mode d'installation et l'alimentation : méhariste, poste fixe, véhicule.

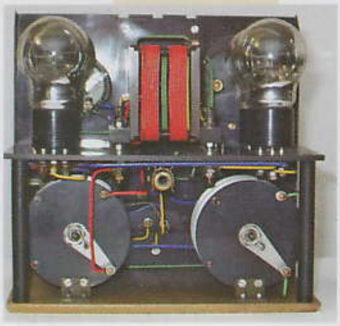
LES VERSIONS DE L'ER 26 *BIS* MODELE 1931

Dans sa **version méhariste**, il est, comme l'E 26, transporté en quatre caisses de bât. Il est autonome en ce qui concerne son alimentation à l'exception de l'alimentation HT du récepteur, assurée par une pile amorçable de 80 V (➠ GBM 76). Il utilise en effet une machine à main à courant continu 6 V/500 V du type Ragonot à deux manivelles (deux servants) et à régulation mécanique. Cette machine, comparable à celle de l'ER 17 mais plus puissante, assure l'alimentation HT et BT de l'émetteur. Une batterie sur la sortie BT alimente le chauffage des tubes du récepteur lorsque la machine est à l'arrêt. Dans l'unité collective du poste de colonne, une seconde machine à main est ajoutée pour une utilisation en secours. L'antenne est du type filaire avec brin horizontal.

Dans sa **version poste fixe**, le poste est alimenté par une batterie 12 V sur laquelle est raccordée un convertisseur 12 V/650 V pour l'alimentation HT de



Émetteur du poste ER 26 *bis* modèle 1931. Vue de face et *(ci-dessous)* **vue intérieure.** *(Coll. DK6KT)*



RÉACTION
ACCORD
ÉCOUTEURS

Récepteur R 26 *bis* modèle 1931, face et vue intérieure. *(Photo. A. Salles, coll. B. Pigelet)*

Tableau comparatif des caractéristiques des ÉMETTEURS-RÉCEPTEURS de la famille « 26 TOE »

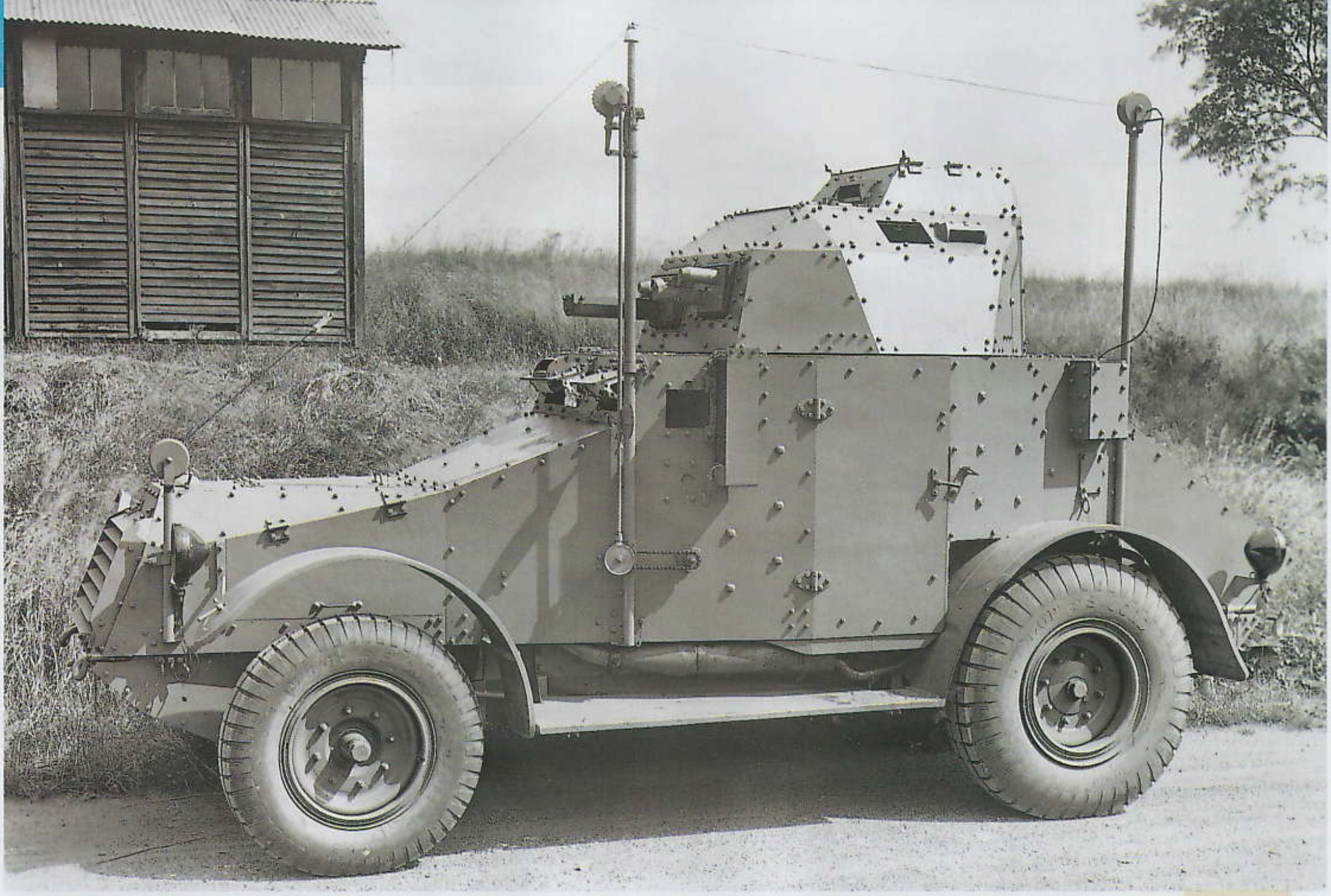
	E 26 modèle 1927	**ER 26 *bis* modèle 1931**	**ER 26 *bis* modèle 1939**	**ER 26 *bis* modèle 1945**
Ensembles	méhariste	méhariste, véhicule, fixe	méhariste, véhicule, fixe	véhicule
Source d'alimentation	machine à main Ragonot 100 W Guernet en secours 25 W	*Méhariste* : machine Ragonot (émission), pile HT (réception) *Véhicule* : accumulateur véhicule 12 V, pile HT (réception) groupe thermique en secours. *Fixe* : accu 12 V et groupe de charge.	*Méhariste* : machine à main à deux manivelles, groupe thermique en secours. *Véhicule* : accumulateur véhicule 12 V, groupe thermique en secours.	Accumulateur véhicule 12 V
Fonctionne	à l'arrêt	à l'arrêt	*Méhariste* : à l'arrêt Véhicule : à l'arrêt ou en route	
Antennes	2 brins horizontaux de 30 m brin supérieur à 8 m brin inférieur à 0,5 m entrée de poste 10 m	*Méhariste* : brin de 6 m à 6 m de haut *Véhicule* : antenne télescopique de 8 m solidaire du véhicule	*Méhariste* : brin de 6 m à 6 m de haut *Véhicule* : 2 mâts basculants verticaux liés par un fil (type D)	
Portée en km		200 à 1000	*Véhicule* : à l'arrêt : 60 en A1, 30 en A3. En route : 30 en A1, 15 en A3	
Transport	4 coffres de bât	*Méhariste* : 4 coffres de bât	*Méhariste* : 3 coffres de bât	–
Émetteurs				
Principe	auto-oscillateur	auto-oscillateur	piloté : maître oscillateur, pilotage quartz, ampli HF, ampli de modulation	
Gamme	34 à 100 m en 2 sous-gammes (34 à 46 m, 40 à 100 m)	45 à 105 m en 1 seule gamme	26 à 126 m en 2 sous-gammes (26 à 57 m, 54 à 126 m)	
Mode	A1	A1, A2[1]	A1, A2, A3	
Tubes	2 ou 4 x E 1 ou E 52 ou TM	4 x TM 15 ou E52	1 x 11F6 (pilote), 1 x TM 3G 50 (ampli HF), 1 x 11J7 (modulateur)	
Modulation A1 télégraphie A2 télég.modulée A3 téléphonie	coupure d'antenne	coupure d'antenne grille par alternateur externe[2]	grille écran grille (500 Hz par alternateur) grille	grille écran grille (800 Hz par alternateur) grille
Alimentation	BT : 6/4 V (E52/E1) HT : 500/300 V (E52/E1)	BT : 6 V ou 12 V (rhéostat) HT : 500/600 V	basse tension : 12 V et 4Vca (tube final) haute tension : 200 et 1000 V	
Puissance consommée	100/70 W (E52/E1)	100 W		
Récepteurs			**R 15 modèle 1936**	**R 61**
Principe	amplification directe : détectrice à réaction 1 ou 2 étages BF (commutateur)	amplification directe : détectrice à réaction 2 étages BF	amplification directe : 1 étage HF, détectrice réaction/superréaction modulateur superréaction 1 étage amplificateur BF	superhétérodyne : 1 étage HF, 1 étage oscillateur modulateur, 1 étage MF (500 kHz) 1 étage détection, 1 étage amplificateur BF 1 oscillateur de battement
Gamme	15 à 165 m en 3 sous-gammes par 2 bobines interchangeables et une commutation PO/OC (15-20 m, 22-56 m, 54-165 m) 260 à 650 m par changement de self (pour réception avions munis d'alternateur K ou B)	En 4 sous-gammes par bobines interchangeables 25 à 40 m 40 à 105 m 200 à 500 m 500 à 900 m	13 à 3600 m en 8 sous-gammes par 4 bobines interchangeables et une commutation PO/GO par bobine : 13,5-28 m et 27-57 m, 54-118 m et 110-223 m, 210-490 m et 480-1 000 m 1 000-2 000 m et 1 500-3 600 m	30 à 121 m en 2 sous gammes
Mode	A1, A2, ondes amorties	A1, A2, ondes amorties	A1, A2, A3	
Cadran	gradué 0 à 100	gradué 0 à 100, démultiplicateur	gradué en mètres, démultiplicateur	
Tubes	3 x Radio micro faible consommation (Radiotechnique)	3 x TM 2	octal 6 V *(méhariste)* octal 11 V *(véhicule)* 3 x 6 J 7 ou 11 J 7 1 x 6 C 5 ou 11 C 5	octal 6 V 2 x 6 K 7 6 A 8 + 6 J 7 6 C 5 + 6 F 6
Alimentation	HT : 80 V BT : 3,6 V	HT : 80 V BT : 4 V	HT : 200 V BT : 6 ou 12 V	HT : 200 V BT : 12 V
Source alimentation	HT : 2 piles de 40 V BT : accumulateur de 4 V	HT : pile amorçable 80 V RM 30-80 BT : accumulateur[3]	HT et BT : par baie d'alimentation de l'émetteur récepteur	HT et BT : par coffret convertisseur

NOTES

[1] Mode A2 non disponible en version méhariste

[2] Alternateur intégré dans le convertisseur tournant

[3] En version méhariste, c'est un accumulateur rechargé par la machine Ragonot. En version fixe ou véhicule : la basse tension est prélevée sur la batterie de la station ou celle du véhicule.



AMD Panhard 165/175 TOE TSF à mat téléscopique central. Celui-ci s'élève grâce à une crémaillère circulaire actionnée de l'intérieur de la voiture par une transmission par chaîne, qui le fait monter jusqu'à 8 m de haut (en station). Deux fourches, à l'avant et à l'arrière, portent des bobines de fil qui se dévident au fur et à mesure de la montée. La voiture ayant servi à la mise au point — peut-être un prototype Panhard — est entièrement ocre jaune clair et porte un matricule incomplètement identifié, 74 880, qui n'appartient à aucune des deux séries identifiées d'AMD Panhard TOE.
(Coll. F. Vauvillier)

l'émetteur. En bout d'axe de ce convertisseur est monté un petit alternateur permettant la modulation de l'émetteur (télégraphie modulée A2). Le chauffage des tubes émission et réception s'effectue à partir de la batterie. L'alimentation HT du récepteur se fait par des piles amorçables. Un groupe de charge thermique (moteur à essence couplé à une dynamo) est utilisé pour la charge de la batterie

Dans sa **version véhicule**, l'alimentation de base est assurée par la batterie de bord (batterie et dynamos convenablement renforcées) et le même convertisseur que celui de la version fixe. Le même groupe thermique que celui de la station fixe est utilisé en secours. Un châssis en cornières, fixé au véhicule, présente deux compartiments. L'un contient l'émetteur et le récepteur, l'autre le convertisseur. Un rabat avant forme pupitre sur lequel est fixé le manipulateur. L'antenne est un mât télescopique qui doit être déployé mécaniquement par une manivelle pour l'exploitation de la station. Deux dévidoirs fixés sur deux fourches fixées verticalement à l'avant et à l'arrière du véhicule, fournissent le fil nécessaire à la fois au déploiement de l'antenne et à son haubanage.

L'émetteur

Il est monté dans un boîtier en duralumin. Sa présentation est sobre et réduite au strict nécessaire. Sur la face avant en bakélite, on distingue :

– un bouton d'accord (graduation 0 à 100) à deux vitesses pour régler la longueur d'onde de l'oscillateur,

– un dispositif d'accord d'antenne constitué d'un bouton d'accord à deux vitesses pour le réglage de la capacité, d'un commutateur à 6 positions pour le réglage de la self et d'un ampèremètre d'antenne,

– un bouton de réglage du chauffage des tubes,

– un commutateur A1/A2 (télégraphie non modulée / télégraphie modulée),

– une borne d'antenne et de terre.

L'alimentation s'effectue par une prise située sur le flanc droit.

Du point de vue technique, il n'y a pas de nouveauté majeure par rapport à son prédécesseur, hormis le fait qu'il peut fonctionner en A2 et que l'ensemble de la gamme est couverte sans changement de bobines.

Le récepteur

Il est encore plus dépouillé puisqu'il laisse apparaître en face avant :

– un bouton d'accord à deux vitesses pour le réglage de la longueur d'onde,

– un bouton de dosage de la réaction,

– un bouton de réglage du chauffage des tubes,

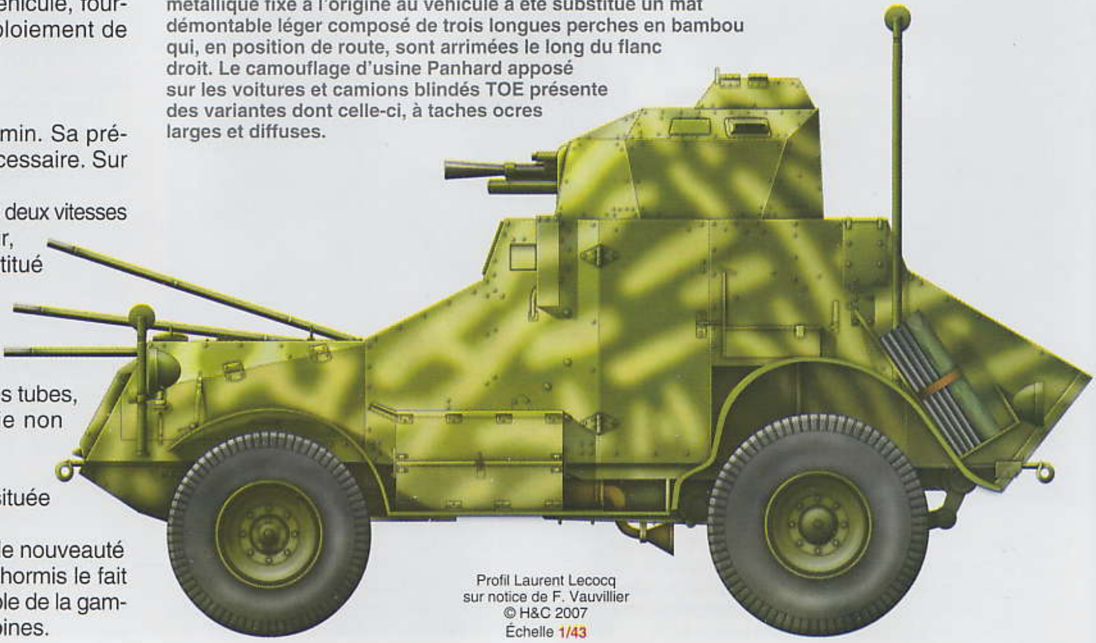
– deux jacks pour les écouteurs,

– une borne d'antenne et de terre.

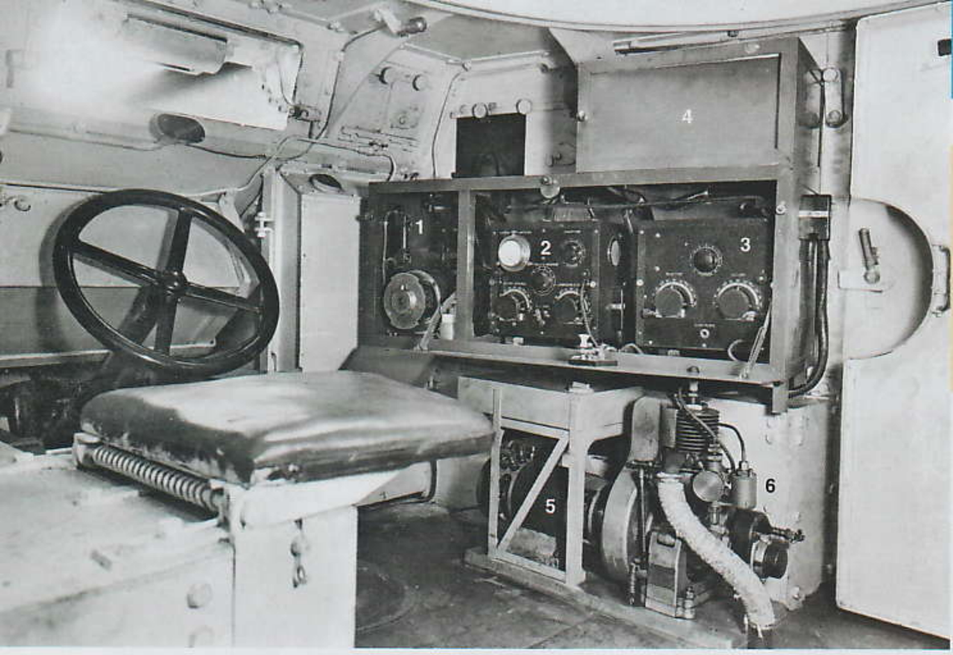
L'alimentation s'effectue par une prise située sur le flanc gauche.

Son exploitation dans toute la gamme nécessite, comme son prédécesseur, un changement de bobine embrochable. Deux bobines sont en particulier utilisées pour l'écoute des avions (200 à 500 m, 500 à 900 m).

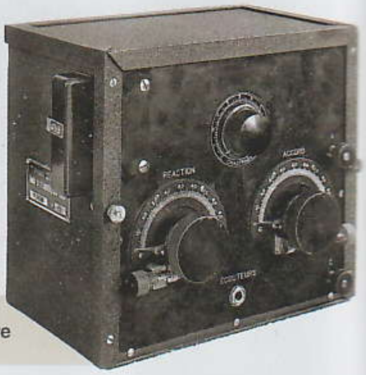
AMD PANHARD 165/175 TOE ÉQUIPÉE D'UN ER 26 *BIS* 31, VERS 1936
Cette voiture, immatriculée 75 284 en service dans une unité non identifiée de la légion étrangère au Maroc (5/1er REC ou CMA/4e REI), a été transformée localement : au mat central téléscopique en tube métallique fixé à l'origine au véhicule a été substitué un mat démontable léger composé de trois longues perches en bambou qui, en position de route, sont arrimées le long du flanc droit. Le camouflage d'usine Panhard apposé sur les voitures et camions blindés TOE présente des variantes dont celle-ci, à taches ocres larges et diffuses.



Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/43



Installation de l'ER 26 *bis* modèle 1931 à bord d'une AMD Panhard 165/175 TOE, à l'avant droit.
1. Convertisseur
2. Émetteur
3. Récepteur
4. Coffre à accessoires
5. Dynamo
6. Moteur à essence (5 et 6 constituent le groupe thermique).
(Photo 8^e génie, DR)



Le récepteur R 26 *bis* modèle 1931, exemplaire n° 52. *(Photo SEFT)*

L'UTILISATION DE L'ER 26 *BIS* MODELE 1931

Par ses qualités, l'ER 26 *bis* supplante définitivement le « vieux » E 13 dans le cadre des TOE.

Sur véhicule, ce matériel est installé en particulier sur voiture blindée **Berliet VUDB**, AMD **Panhard 165/175 TOE** et camion blindé **Panhard 179**. Les problèmes liés aux vibrations et aux parasites sur véhicule n'étant pas encore à l'époque parfaitement maîtrisés, la station ne peut fonctionner qu'à l'arrêt. Ce qui veut dire que la vacation radio doit être prévue à l'avance.

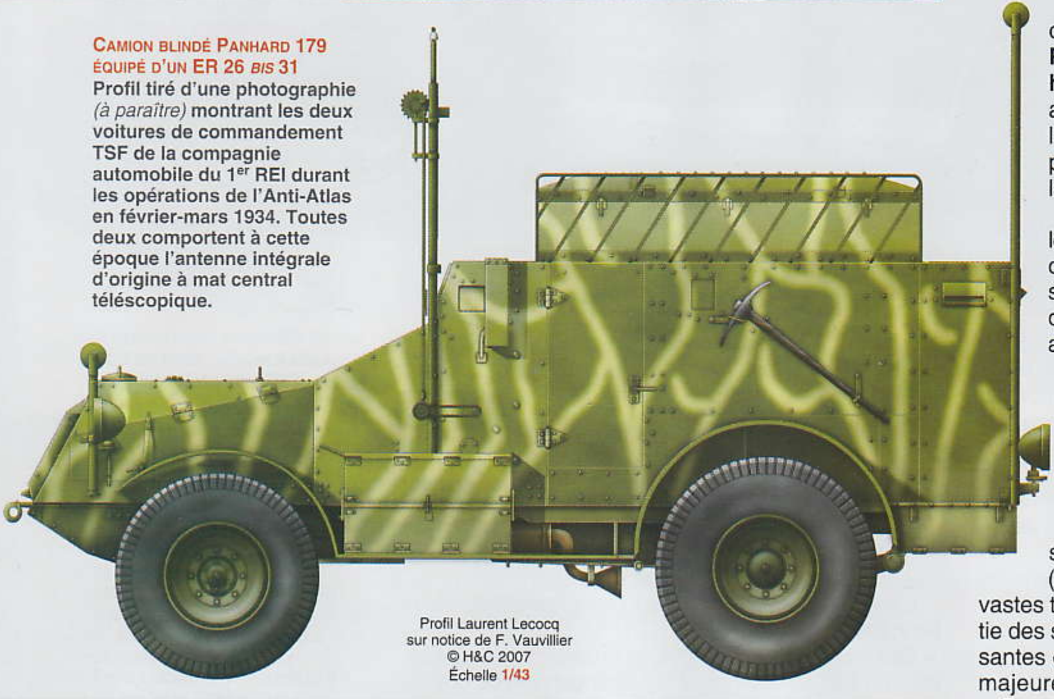
À poste fixe, il est utilisé en particulier dans les réseaux de sécurité en Afrique du Nord. Dans cette région, le récepteur R 26 *bis*, employé seul, sert aussi en tant que récepteur au niveau corps de troupe pour la réception des avions (équipés avec un ER 35).

Il existe enfin une version comparable à l'ER 26 *bis* mais dont l'émetteur est plus puissant (500 W), permettant ainsi de constituer des réseaux semi-fixes : l'**E 23**. Il est équivalent en OC du E 4 *bis* qui fonctionne en OL. Son récepteur est le R 26 *bis*.

L'ER 26 *bis* modèle 1931 est un appareil simple, robuste et particulièrement bien adapté (grâce aux ondes courtes) au balayage de vastes territoires où il va remplacer la plus grande partie des stations fonctionnant en OL, sauf les plus puissantes d'entre elles. Il ne subira pas de modifications majeures jusqu'au déploiement de son successeur.

Sa production se situe autour de 500 exemplaires.

CAMION BLINDÉ PANHARD 179 ÉQUIPÉ D'UN ER 26 *BIS* 31
Profil tiré d'une photographie *(à paraître)* montrant les deux voitures de commandement TSF de la compagnie automobile du 1^er REI durant les opérations de l'Anti-Atlas en février-mars 1934. Toutes deux comportent à cette époque l'antenne intégrale d'origine à mat central téléscopique.



Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/43

Description de l'ER 26 *bis* mle 1939

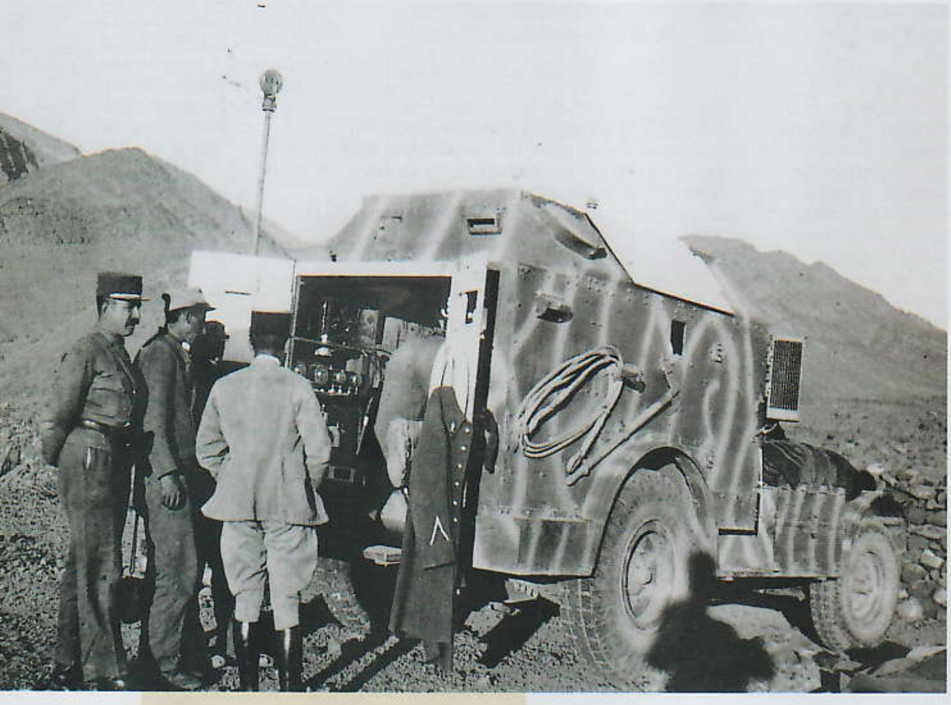
Appareil moderne et performant, il a le mérite suppélmentaire, par rapport aux autres postes radio militaires de la même génération, d'avoir été déployé dès avant la déclaration de la guerre. Comme son prédécesseur, le modèle 1939 existe en trois versions qui ne diffèrent que par le mode d'installation et l'alimentation : méhariste, poste fixe, véhicule.

Mais il présente aussi, comparé au modèle 1931, de nombreuses améliorations et innovations :

– un émetteur dont l'architecture est au sommet de la technique de l'époque (avec maître oscillateur Hartley et possibilité de pilotage par quartz), ce qui améliore sensiblement sa stabilité et son exploitation,

– un récepteur R 15 [3] plus sensible et plus sélectif (présence d'un étage HF, détection en réaction ou superréaction). Ce récepteur couvre une gamme très étendue de 13,5 m à 3 600 m en 8 sous-gammes (4 bobines interchangeables et une commutation),

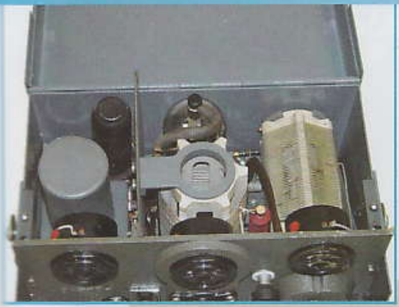
– une alimentation complètement autonome (plus de piles) organisée autour d'un alternateur qui rend l'ensemble beaucoup plus léger,



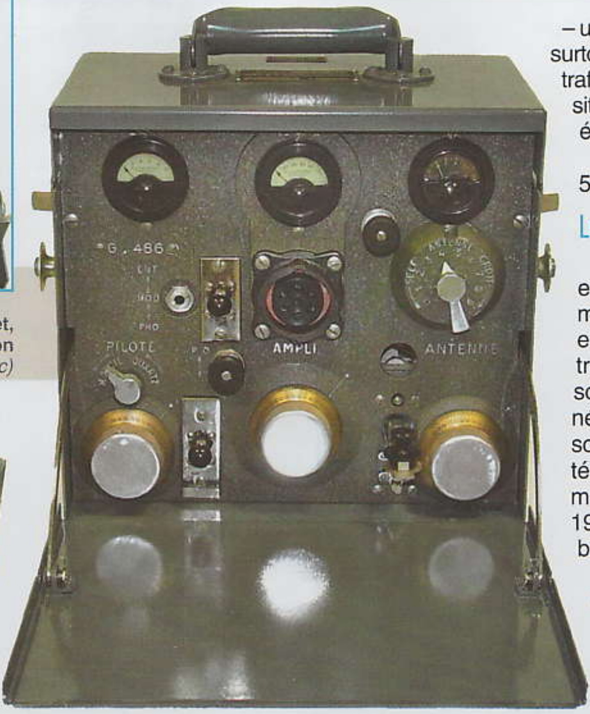
Cet autre camion blindé Panhard 179 de la légion (5/1^er REC ?) vu vers 1935-1936, au matricule inconnu, est équipé de l'ER 26 *bis* modèle 1931. L'antenne a été modifiée, le mat central a disparu et le fil d'antenne semble à présent tendu en toile d'araignée autour de la bobine-dévidoir arrière, pour obtenir la longueur voulue dans un espace compact *(➡ GBM 76 page 31). (Photo SIHLE)*

---

[3] Le récepteur R15 modèle 1936 est aussi utilisé seul ou dans d'autres ensembles. Sur véhicule, le poste étant placé au-dessus du convertisseur subit des perturbations électromagnétiques audibles. Il a donc été modifié « R15 modifié ER 26 *bis* auto modèle 1939 ». La modification apportée consiste à protéger son circuit de sortie, par le remplacement du transformateur de liaison de la détectrice à la BF par une self fortement blindée.



L'émetteur E 26 *bis* 39 monté en coffret, ouvert *(ci-dessus)* et en position d'utilisation *(ci-contre)*. *(Photos J. Feyssac)*



Le récepteur R 26 *bis* 39 n'est autre qu'un R 15 légèrement modifié. *(Photo A. Salles, coll. E. Codechèvre)*

– une exploitation possible dans les modes A1, A2 mais surtout en téléphonie A3 et par ailleurs la possibilité de trafiquer en route dans la version véhicule (l'antiparasitage sur véhicule étant à peu près maîtrisé à cette époque),

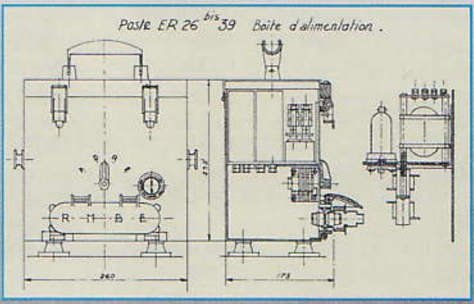
– des tubes modernes (série octal, penthode 50 W en final).

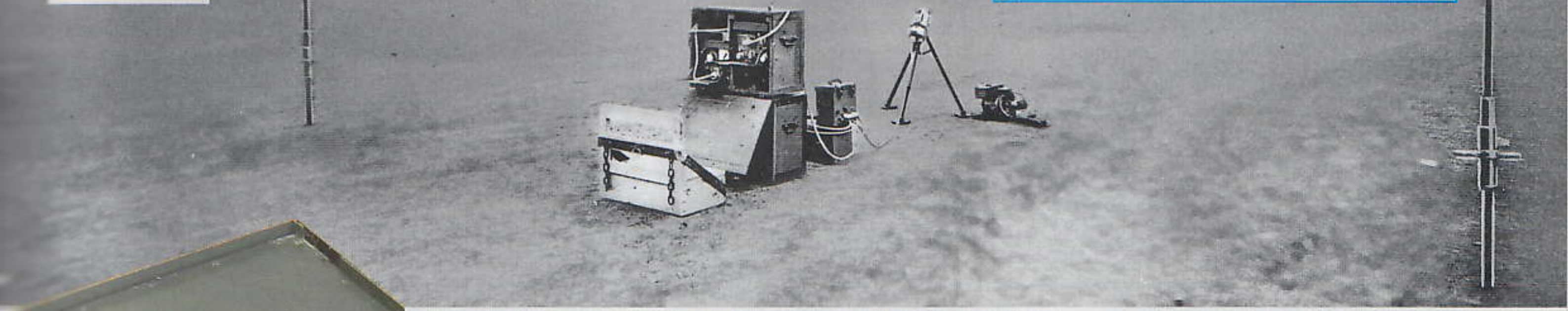
LES VERSIONS DE L'ER 26 *BIS* MODELE 1939

Trois dispositifs distincts permettent d'alimenter en courant alternatif 210 V 800 Hz une boîte d'alimentation dite BAER (baie alimentation émission et réception). La BAER assure les fonctions de transformation, de redressement et de filtrage. En sortie, elle fournit toutes les tensions d'alimentation nécessaires à l'émetteur et au récepteur. Quel que soit le dispositif, il entraîne un alternateur (de caractéristiques identiques) soit « à la main » (nouvelle machine à main à deux manivelles 100 W type 1939), soit par un moteur continu alimenté par une batterie, soit en secours par un moteur thermique.

La **version méhariste** est présentée en trois caisses de bas (caisse poste, caisse machine à main et BAER et caisse moteur thermique), soit une de moins que son prédécesseur. La caisse de bât de l'émetteur et du récepteur est posée sur l'une des autres caisses pour l'exploitation. Son panneau avant forme pupitre. La machine à main est munie d'un embrayage à fric-

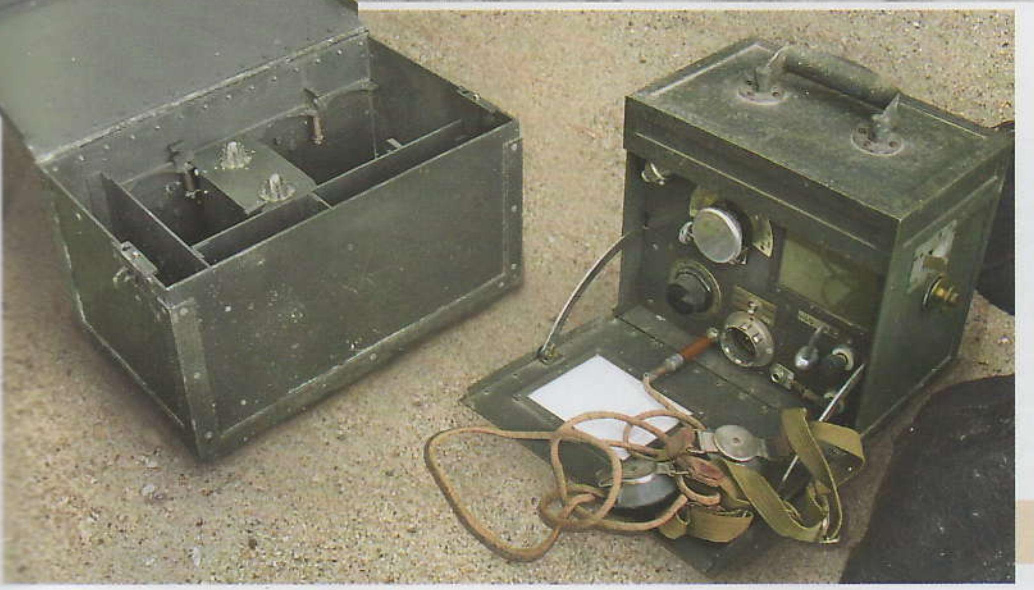
L'ondemètre est le même que celui de l'ER 26 *ter*. *(Photo A. Salles)*

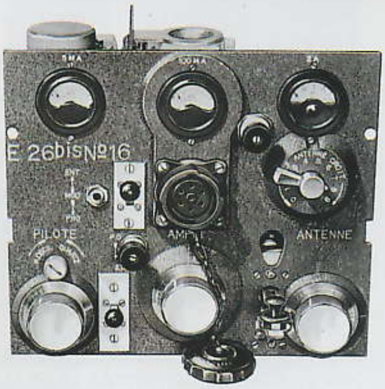




POSTE ER 26 *BIS* MODELE 1939, VERSION MÉHARISTE

Cette photographie d'époque montre l'ensemble en station. Les deux antennes fichées dans le sol sont distantes de 6 m. Derrière la caisse poste, on distingue la baie alimentation *(détails sur le schéma ci-contre)*, puis la machine à main sur son trépied et le groupe thermique léger. Le détourage de la partie supérieure du document voudrait restituer l'immensité désertique qui est le cadre naturel d'utilisation de l'ER 26 *bis*... mais cette photographie a été prise plus prosaïquement dans l'une des cours du fort d'Issy, en 1939. *(Photo SEFT)*





Vue avant de l'émetteur 26 *bis* 39 (ici l'exemplaire n° 16), document daté de juillet 1939.

Eléments de l'ER 26 *bis* 39 version méhariste. À gauche la boîte accessoires selfs embrochables ; à droite le récepteur R 15 et son casque. *(Photo J.-J. Legoux)* tion limitant les à-coup. L'antenne est constituée d'un fil tendu entre deux perches.

Dans sa **version poste fixe**, le poste est alimenté par une batterie 12 V sur laquelle est raccordé un moteur à courant continu entraînant un alternateur. La batterie est rechargée par un groupe de charge.

Dans sa **version véhicule**, l'alimentation de base est assurée par la batterie de bord (batterie et dynamos convenablement renforcées) et le même bloc moteur continu/alternateur que celui de la version fixe. Un groupe thermique est utilisé en secours. Dans le véhicule un premier bâti fixé par suspension élastique reçoit l'émetteur et la BAER, l'autre, d'une construction semblable, reçoit le récepteur et le bloc moteur/alternateur. Le véhicule est équipé d'une antenne type D, constituée en fait de deux antennes indépendantes, l'une pour l'émetteur et l'autre pour le récepteur. Chaque antenne est constituée d'un brin dont la partie inférieure est élastique et protégée par un soufflet. L'antenne émission (située à l'arrière du véhicule) est prolongée électriquement par un fil tendu entre les deux antennes (un isolateur sert de point d'amarrage sur l'antenne de réception).

Lorsqu'ils ne sont pas intégrés dans la caisse de bât ou dans le bâti support d'un véhicule, l'émetteur ou le récepteur se présentent chacun sous la forme d'un coffret métallique muni d'une poignée de transport et d'un couvercle avant basculant. Le couvercle supérieur du récepteur peut être soulevé pour accéder aux bobines interchangeables et aux tubes

L'ER 26 *bis* utilise pour toutes ces versions un contrôleur d'ondes qui est celui de l'ER 26 *ter* modèle 1935 (➠ *GBM 75)*. ER 26 *bis* et *ter* partagent en effet la même gamme de fréquence en émission.

Une analyse visuelle des faces avant de l'émetteur et du récepteur permet de distinguer :

Sur l'émetteur

– les réglages d'accord du pilote et de l'amplificateur de puissance,

– deux réglages d'accord de l'antenne (capacité et self),

– trois indicateurs (détecteur oscillation pilote, courant plaque et puissance rayonnée)

– un commutateur de mode A1/A2/A3, un commutateur MO (maître oscillateur) ou stabilisé quartz, un commutateur de gamme (2 sous-gammes),

– un manipulateur rétractable (comparable à celui de l'ER 17), les bornes antenne et terre et une prise d'alimentation.

Sur le récepteur

– le bouton de réglage de longueur d'ondes à 2 vitesses gradué de 0 à 100 éclairé par une lampe et un tableau d'étalonnage (coin supérieur droit),

– un commutateur permettant de choisir une sous-gamme de longueur d'ondes ou l'autre, un sélecteur de détection réaction ou superréaction, un bouton de réglage de la réaction,

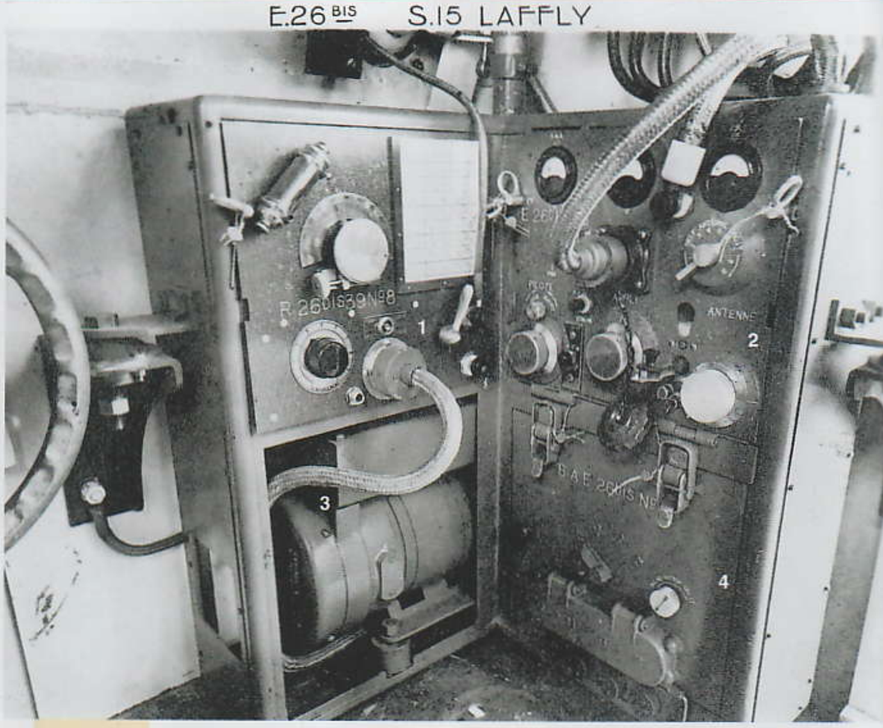
– les bornes antenne et terre, deux jacks pour les écouteurs et une prise d'alimentation.

L'UTILISATION DE L'ER 26 *BIS* MODELE 1939

L'ensemble ER 26 *bis* modèle 1939 est déployé en Afrique du Nord où il va constituer la brique du réseau de sécurité. Le programme d'extension de ce réseau sera d'ailleurs largement intensifié sous le régime de Vichy, dans le cadre de la défense de l'Empire[4]. Le colonel Merlin, patron des transmissions en AFN, fera déployer avec l'aide des PTT et de personnels civils (anciens radios de l'armée et de la marine), le stock d'ER 26 *bis* inexploité (reversé en partie par les unités rentrées en France) et complété par des pièces acheminées clandestinement de la métropole.

Sur véhicule, l'ER 26 *bis* modèle 1939 sera monté en particulier sur l'AMD **Laffly S 15 TOE** (➠ *GBM 76)*.

Sa production a été, selon les sources, de 100 à 200 exemplaires (estimation du colonel Merlin en 1942).



Montage du poste ER 26 *bis* 39 exemplaire n° 8, à bord d'une Laffly S 15 TOE au début de 1939 au fort d'Issy.
1. Récepteur R 15.
2. Émetteur.
3. Bloc moteur continu / alternateur.
4. Baie alimentation émission et réception.
(Photo SEFT)

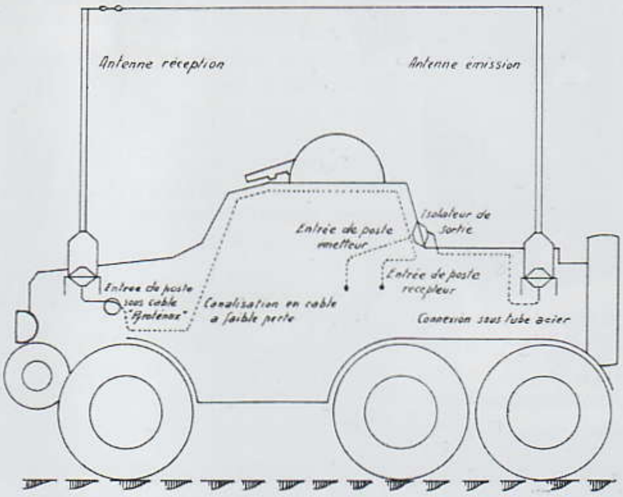
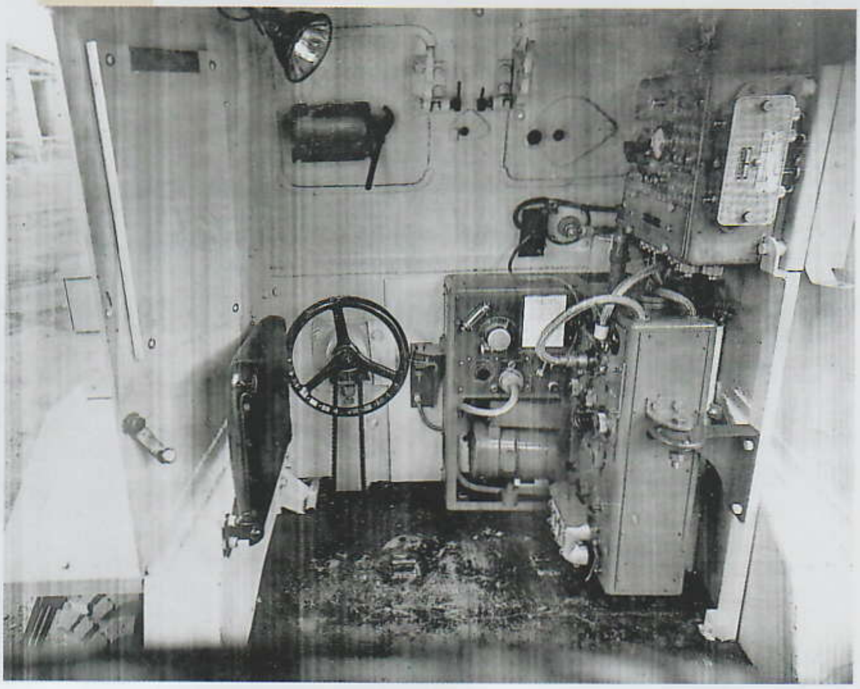

Antenne réception
Antenne émission
Isolateur de sortie
Entrée de poste emetteur
Entrée de poste recepteur
Entree de poste sous cable "Pyrotenax"
Canalisation en cable a faible perte
Connexion sous tube acier

Schéma de montage des antennes type D sur l'AMD Laffly S 15 TOE. L'antenne verticale d'émission *(à l'arrière)* **est prolongée horizontalement par un fil tendu, relié — par l'intermédiaire d'un isolateur — à l'antenne réception.** *(Coll. A. Salles)*

La même en vue d'ensemble, avec bien visibles le poste de conduite arrière et le volant de l'« inverseur ». Le poste est placé à l'arrière gauche du véhicule. *(Photo SEFT)*



Références

– Souvenirs du commandant Michel Congost, ancien du 8ᵉ génie

– Etude allemande sur le matériel français « *Kennblätter fremden Geräts teil 2 Frankreich, 1941* »

– *Poste émetteur-récepteur ER 26 bis modèle 1945*, manuel technique sommaire des transmissions n° 80, septembre 1945

– *Répertoire des appareils en service dans l'armée de terre (métropole et AFN) et l'armée de l'air (AFN)*, commandement des transmissions en AFN, colonel Merlin, n° 481, décembre 1942

– *Poste émetteur-récepteur E 26, troupes d'occupation du Maroc*, direction des transmissions, avril 1930

– Ébauche d'un historique des transmissions, groupe de travail animé par le général Blondé

– *Notice sur la machine à main 100 W type 1939*, section études matériel de transmissions, juin 1939

– Cours de TSF, 16ᵉ région, centre d'instruction du 28ᵉ génie, 1938

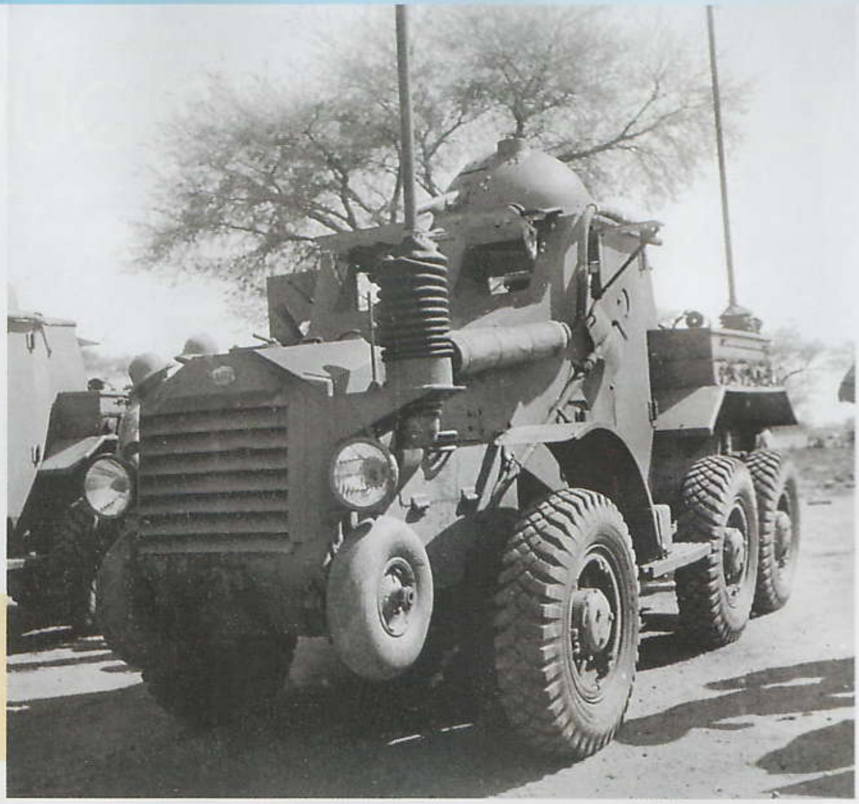
– *Lots de rechange TSF des grandes unités, matériel radiotélégraphique*, fascicule 1, génie, 1939

– *Matériel de transmissions, tableau de composition des UC*, direction du génie, mise à jour d'octobre 1938

– *Revue historique de l'Armée*, n° spécial transmissions, 1967

Note

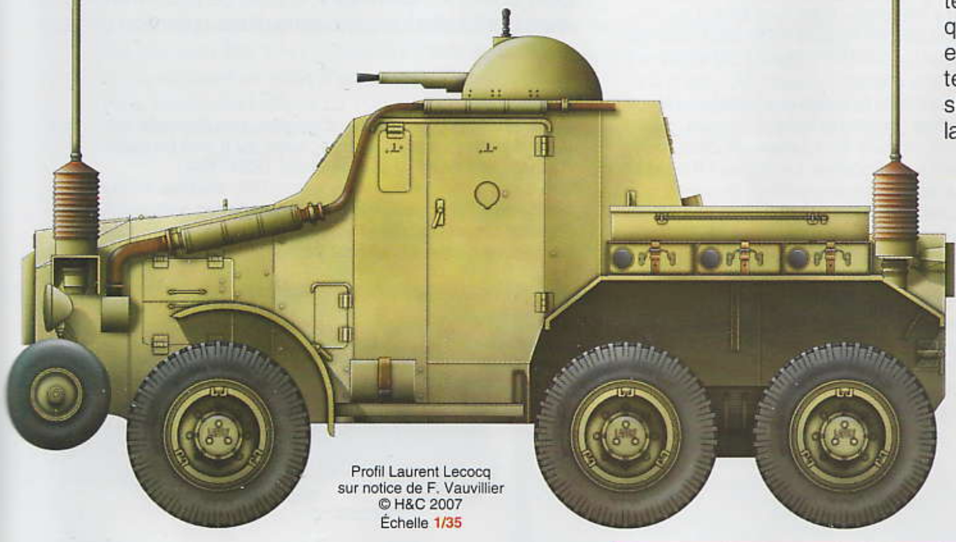
4. Il s'agit des mesures de renforcement, prises avec l'accord des Germano-Italiens, de nos forces d'Afrique en vue de leur permettre de s'opposer avec efficacité aux Anglo-gaullistes. En novembre 1942, le programme prendra la direction qu'avait toujours redoutée l'Axe dans ce jeu de dupes.



Cette AMD Laffly S 15 TOE photographiée après l'armistice de juin 1940 appartient très probablement au 8ᵉ RCA stationnant alors à Segou (AOF). On voit parfaitement sous cet angle les deux antennes type D. *(Coll. P. Touzin, DR)*

AMD Laffly S 15 TOE équipée d'un ER 26 *bis* 39

Ce profil présente la vue gauche que nous n'avions pas montrée dans notre article dédié spécialement à ce véhicule (➡ *GBM 76*). Il semble que deux voitures par peloton ont été dotées de la radio, soit une vingtaine. L'installation est effectuée par le fort d'Issy au début de 1939, puis toutes les voitures sont acheminées outre-mer aux unités destinatrices. Le dispositif d'échappement placé très en hauteur permet à l'AMD Laffly TOE de franchir des gués sans risque de noyer le moteur.



Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

Ondes courtes et idées longues

Au moment de dresser le bilan de cette famille des « 26 TOE », soulignons le fait qu'il s'agit de postes dont l'origine s'appuie sur une base innovante, le choix des ondes courtes. Ce poste hors-programme a certainement bénéficié dans sa conception d'une écoute attentive des hommes du terrain, sapeurs télégraphistes et télégraphistes coloniaux, écoute qui a conduit au succès de cette famille. On est en effet frappé, en retraçant cette histoire, par la justesse des choix techniques (à l'exception du cas signalé pour le R 15) et du peu d'aller et retour dans la mise au point des deux principaux modèles (modèle 1931 et modèle 1939) dans des contextes très divers, méhariste, véhicule et poste fixe, qui n'ont pas la réputation, au moins pour les deux premiers cités, de soigner le matériel. ■

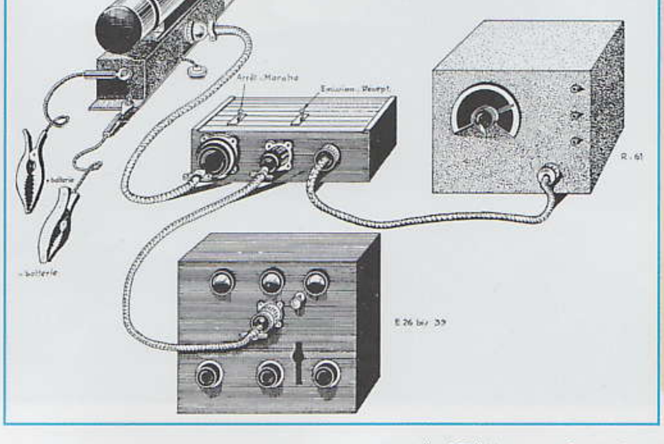
Description de l'ER 26 *bis* modèle 1945

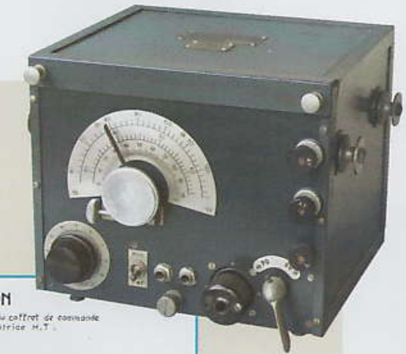
L'ER 26 *bis* modèle 1939 pêche à l'évidence par son récepteur R 15 de conception plus ancienne (1936). On comprend mal ce choix réalisé à l'époque pour accompagner l'excellent émetteur que constitue l'E 26 *bis* modèle 1939, alors qu'une solution avec un superhétérodyne de qualité, le R 61 (➡ *GBM 75*), aurait pu être retenue. Ce faux-pas sera corrigé en 1945 avec l'adoption de l'ER 26 *bis* modèle 1945.

Le nouveau poste, connu seulement dans sa **version véhicule**, reprend sans modification l'émetteur modèle 1939, auquel est adjoint un récepteur R 61. Et le système d'alimentation de l'ER 26 *bis* modèle 1939 est abandonné au profit — en simplifiant — d'une alimentation à deux commutatrices branchées sur la batterie 12 V de bord.

INSTALLATION

De l'émetteur E 26 bis, du recepteur R 61 du coffret de commande Radio LL Type 4 406 et de la génératrice H.T.

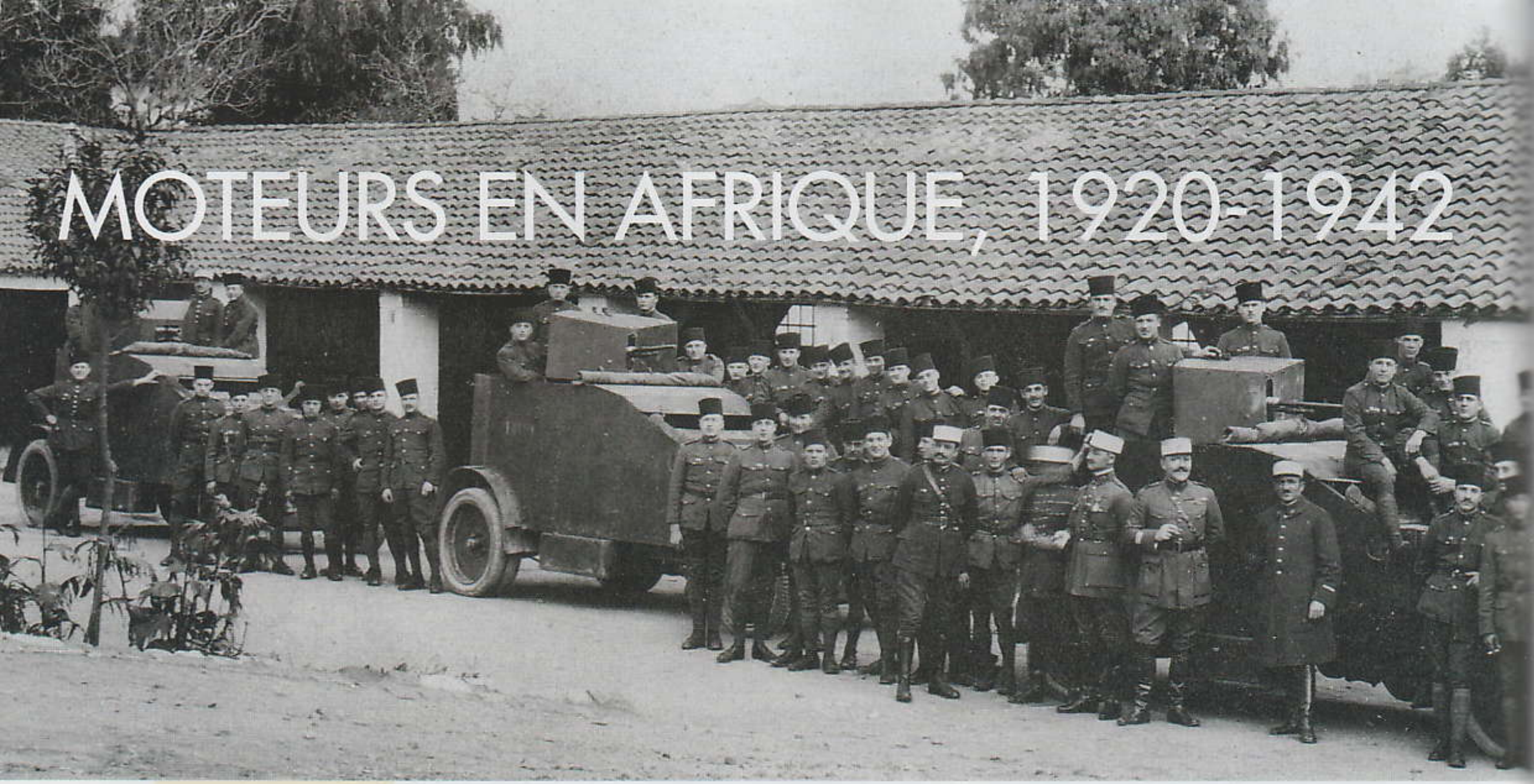




L'ER 26bis modèle 1945

Ce matériel comporte un émetteur modèle 1939 auquel est associé un récepteur nouveau modèle R 61 *(ci-dessus, photo A. Salles)*. **Il dispose aussi d'un nouveau système d'alimentation** *(ci-contre)*.

MOTEURS EN AFRIQUE, 1920-1942



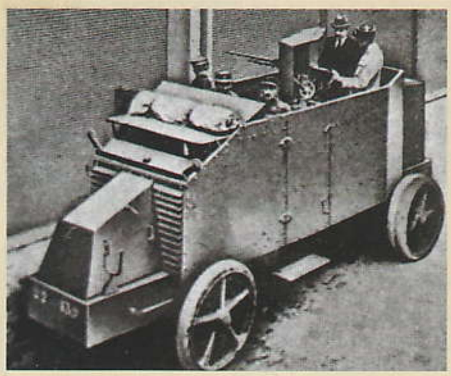
Les forces motorisées d'Afrique du Nord sont, le plus généralement, dotées de matériels déclassés de métropole. Ainsi, à Alger en 1924, le 7ᵉ escadron d'automitrailleuses de cavalerie (EAMC) utilise de vieilles AM Renault modele 1915. Ces matériels seront bientôt remplacés par des AM White TBC construites en 1918. *(Coll. Simon)*

Des modèles peu connus de blindés pour l'Afrique du Nord

Dans l'article sur l'AMD Laffly S 15 TOE paru dans votre dernier numéro, il est mentionné page 58 une **voiture blindée Latil sur châssis TP** et, page 59 renvoi 4, une **AMD Panhard type AFN**. Pourriez-vous nous en dire plus sur ces deux voitures ?

Hubert Berthemy, 80100 Abbeville.

FV Concernant la voiture (ou camion) blindée Latil, utilisée en quelques exemplaires au Maroc, l'information a été sortie en 1979 par Pierre Touzin, page 27 de son « livre bleu » édité chez EPA, *Les véhicules blindés français 1900-1944*, ouvrage épuisé (➡ GBM 76, page 81). J'ai seulement ajouté la mention « châssis TP », car la photographie de l'ouvrage *(ci-contre)*, montre ce modèle caractéristique à quatre roues motrices mais dont seules les deux roues avant sont directrices. Le châssis TP est celui d'un camion *tracteur porteur*, plus léger que le Latil TAR décrit plus loin dans ce numéro (➡ pages 70-79), et ses roues en fonte d'acier s'en distinguent immédiatement car elles n'ont que cinq rayons.

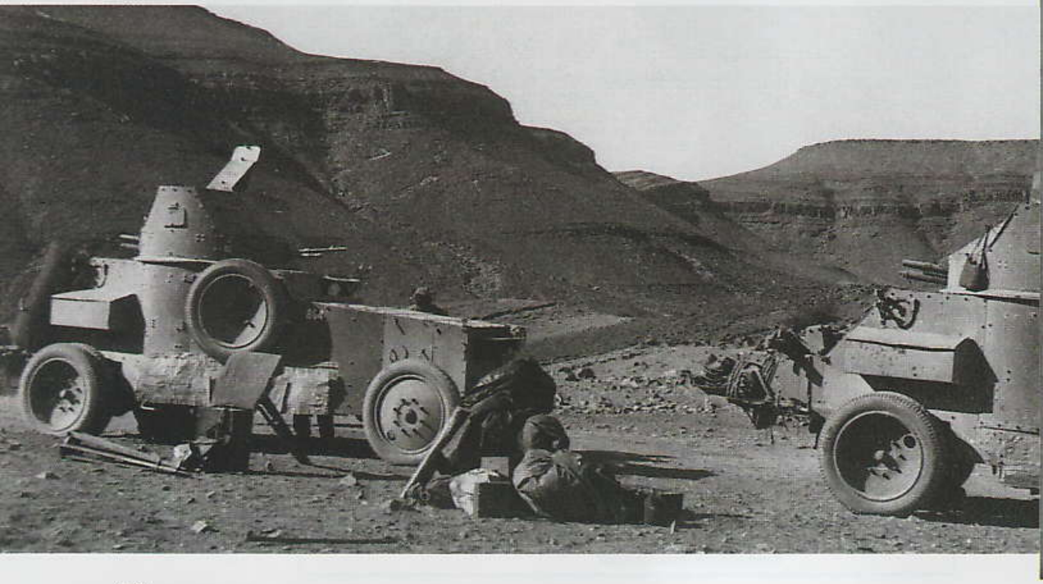


Quant à l'AMD 35 Panhard type AFN, permettez-moi de réserver des informations qui seront bientôt publiées dans **GBM**, dans le cadre d'un article traitant, sous l'angle militaro-industriel, l'ensemble des marchés d'AMD Panhard jusqu'en 1940.

Parmi les nombreux courriers que nous recevons, nous constatons le vif intérêt des lecteurs pour les unités d'outre-mer et leur matériel.

Nous avons abordé pour la première fois le sujet dans **GBM** 76 avec l'AM Laffly S 15 TOE. Dans les pages qui précèdent, nos lecteurs viennent de découvrir le matériel radio spécifique utilisé dans l'Empire et, dans le prochain numéro, nous suivrons le colonel Trinquet et ses « motorisés », à bord de leurs Panhard et leurs Berliet blindées, au cours d'une opération de guer-

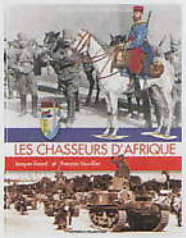
En bas à gauche.
Cette photographie porte, d'origine, une légende laconique : « *les AM au Foum Anagam* », sans qu'il soit possible d'identifier l'unité ni la date (vers 1930-1934).
Les deux automitrailleuses White TBC visibles ici sont dépourvues de garde-boue et l'une d'elles comporte un rouleau de grillage pour dégager les véhicules ensablés. La voiture de gauche porte distinctement le matricule 864.



PRINCIPAUX MATÉRIELS BLINDÉS DE CONSTRUCTION FRANÇ re rapide qui marque la dernière étape de la pacification du Maroc, en 1934.

Tous ces articles, et de nombreux autres à venir, s'inscrivent dans un canevas général qui n'est pas évident à suivre. Or, ce canevas existe et, phénomène heureux en ces temps d'ouvrages rares, épuisés et convoités, il est disponible. Il s'appelle *Les Chasseurs d'Afrique* et traite, à travers cette prestigieuse subdivision de la cavalerie française, d'une très large partie de la motorisation en Afrique. Avant donc de déplorer que trop de livres de fond soient épuisés (ce qui est hélas vrai), en voici au moins un que chaque passionné aura très aisément dans sa bibliothèque.

UNE DOC DE FOND
J. Sicard et F. Vauvillier
184 pages, des centaines de photos (dont 150 de blindés et matériel roulant), les profils, les tenues des équipages de blindés, les insignes, etc.
H&C 2001.



Bonus : *tableau inédit s'ajoutant à celui publié page 66 des Chasseurs d'Afrique, et le modifiant.*

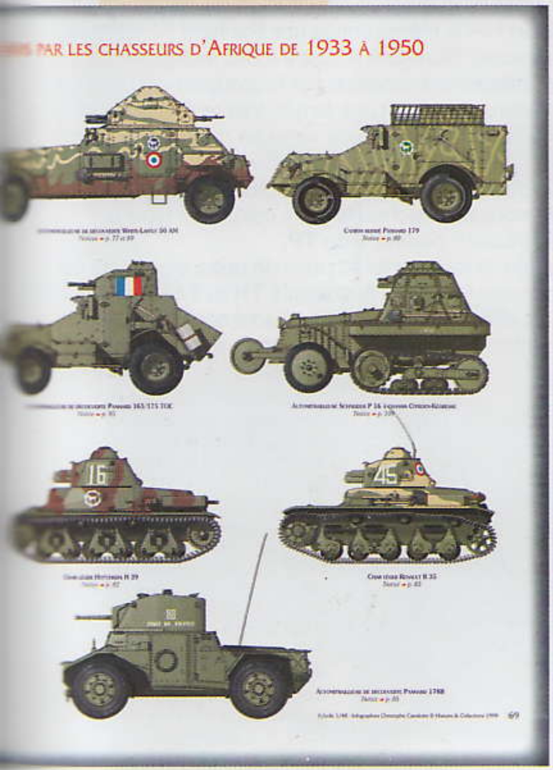
SITUATION DES AUTOMITRAILLEUSES EN AFRIQUE FRANÇAISE, JUIN 1941 [1]

	White TBC	*Laffly 50 AM*	*Laffly 80 AM*	*Berliet VUDB*	*Panhard 165/175*	*Laffly S 15 TOE*	*Schneider P 16*	*Total*
1er RCA (Maroc)		8	10					18
2er RCA (Oran)	4	14						18
3e RCA (Const.)					18			18
4e RCA (Tunis)			18					18
5e RCA (Alger)					4		14	18
1er REC (Maroc)		10				17		27
2e REI (Maroc)	3							3
8e RCA (Maroc) [2]	6	15		11				47
8e RCA (AOF)				11		4 [3]		
Stockées sous contrôle	2			5				7
Matériels d'instruction [4]				10				10
Matériels réformés [5]	19							19
Réduits en maquettes		2						2
Total	34	49	28	37	22	21	14	**205**
Existants, sept. 1939	*57*	*49*	*27*	*32*	*28*	*25*	*14*	*232*

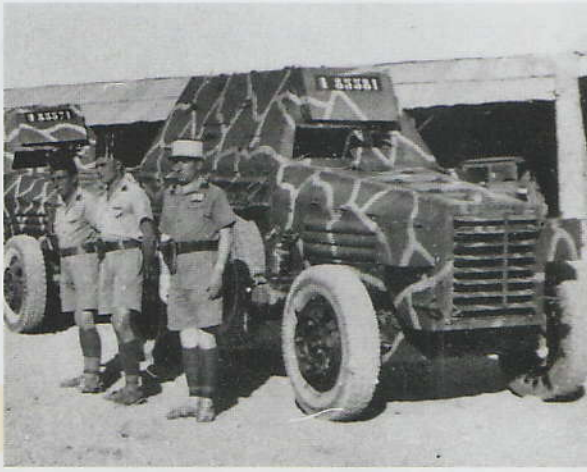
NOTES DU TABLEAU

1. Dressé d'après un tableau officiel de la Délégation générale du gouvernement en Afrique française du Nord, daté à la main *juin 1941*. Document inédit retrouvé par Jacques Sicard dans les archives.
2. Portion du régiment en cours d'envoi en AOF.
3. En 1942, le total des Laffly S 15 TOE du 8e RCA sera porté à 10, par mutation de 6 voitures.
4. Plus 7 voitures blindées à roues de modèles divers : 2 Berliet VUCL, 2 Renault URK, 3 Panhard X 46.
5. Plus 9 AMC 34 Renault YR à chenilles.

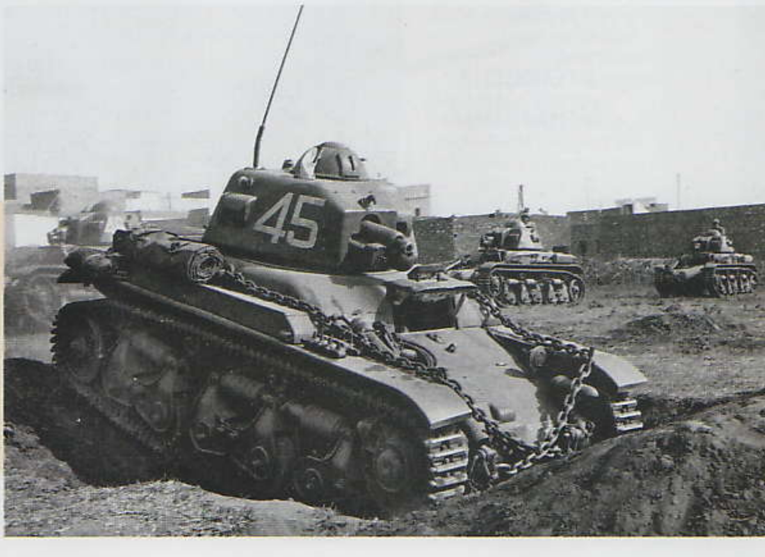
Une présentation synoptique, comme nous les aimons, des principaux matériels blindés utilisés en Afrique du Nord. Avec l'absorption des BCC dans les RCA à la fin de 1940, les chasseurs d'Afrique représentent, *de facto*, la subdivision d'arme regroupant l'ensemble de nos forces blindées, à l'exception toutefois de la légion étrangère. *(extrait des Chasseurs d'Afrique, pp 68-69, profils Ch. Camilotte)*


PAR LES CHASSEURS D'AFRIQUE DE 1933 À 1950
16
45
69

Le 2e peloton du 3e escadron du 1er RCA en été 1938. Ses voitures BERLIET VUDB, tout juste sorties de révision (ici les 85 581 et 85 571) ont reçu un nouveau camouflage très spectaculaire. *(Coll. P. Touzin, DR)*

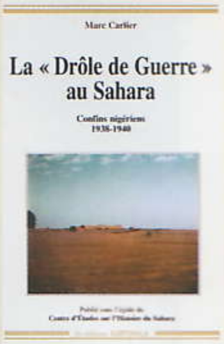


Après leur première carrière au 62e BCC, certains des chars RENAULT R 35 versés au 1er RCA fin 1940 reçoivent une notable amélioration, la radio. Les chars de l'escadron Renault sont identifiés aussi par leurs grands numéros blancs de tourelle, typiques de la cavalerie, choisis dans les tranches de trente et quarante. Voici le char « 45 » 50 533 du chef de peloton suivis des « 46 », « 47 » (masqué), « 48 » et « 41 ». *(© ECPAD/France)*



Escapade impériale

Laffly S 15 TOE au Kaouar



Dans votre article de **GBM** 76 sur les S 15 TOE, il convient de lire, page 65, *Kaouar* au lieu de *Kamar*.

Le Kaouar est un chapelet d'oasis situé au nord-est du Niger, à 500 km au sud de la frontière libyenne. Le peloton d'AMD S 15 TOE appartenait à un bataillon porté qui constituait en 1940, l'élément mobile d'un groupement opérationnel, implanté en grande partie au Kaouar, pour faire face à la menace éventuelle de l'Italie.

Venant de France, il avait été débarqué à Cotonou. Acheminé par la piste, il était de passage à Zinder le 10 juillet 1939 et en place à Dirkou (Kaouar) le 5 septembre 1939. La traversée du Ténéré, qui avait été réalisée au mois d'août, la période la plus chaude, avait été particulièrement pénible. Compte tenu des difficultés de son acheminement (2 000 km de mauvaises pistes, 600 km de désert intégral), il resta statique jusqu'à son départ en juillet 1940, sur Agadez.

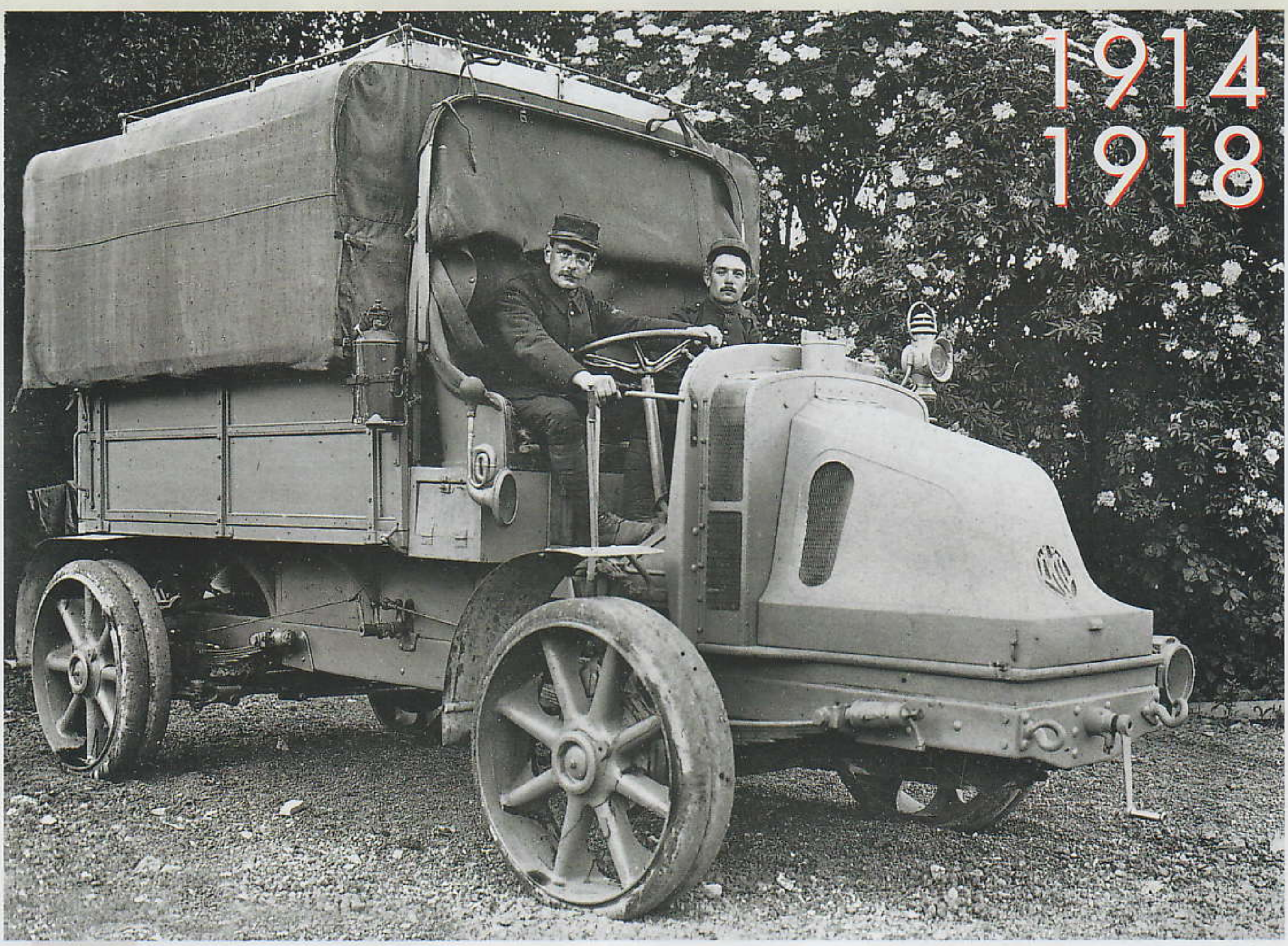
Marc Carlier

FV Merci de ces précisions. Je saisis l'occasion pour signaler aux lecteurs votre très intéressant ouvrage, tout récemment sorti, *La Drôle de guerre au Sahara*, qui souligne les efforts de motorisation française en Afrique Noire et comporte un nombre appréciable de photos de troupes, de véhicules et de matériels, sachant l'extrême rareté de l'iconographie sur le sujet.

Editions Karthala, Paris 2006. ISBN : 978-2-84586-847-2

LES TRACTEURS D'ARTILLERIE À

1914 1918



Exceptionnelle photographie d'un Latil TH de la toute première série livrée. Le tracteur est entièrement en gris perle (« gris artillerie ») et un œil exercé peut lire, sur l'original, le numéro 4 sur le képi du conducteur. C'est, n'en doutons pas, l'un des tracteurs du VIII^{e} groupe du 4^{e} RAL formé en décembre 1914. Vu la floraison des arbres, nous sommes en avril ou mai 1915.
(Coll. F. Vauvillier)

François Vauvillier

Si Panhard a été le tout premier fournisseur de tracteurs à l'artillerie française, Latil y a associé bien plus durablement son nom, en construisant pendant 25 ans la majorité du parc de tracteurs lourds de l'armée.

Le premier système de roues avant motrices et directrices à la fois, avec « essieu brisé », est breveté[1] par Georges Latil en 1898 (à 19 ans), sous la forme de l'« avant-train Latil ». Son principe mécanique consiste à placer dans l'axe des pivots de direction un joint à rotule, permettant de transmettre l'effort du moteur aux roues, quelle que soit l'orientation de celles-ci. Quant à son objet, il s'agit, comme son nom le laisse supposer, d'un ensemble mécanique sur deux roues permettant de transformer des voitures à chevaux en automobiles, par le simple changement de leur avant-train.

Les avant-trains Latil sont commercialisés à partir de 1905. Trois ans plus tard, en proie à graves difficultés financières, Georges Latil s'associe à Charles Blum et c'est dans ce cadre nouveau que se développe, à partir de 1911 — la même année que Panhard *(➡ GBM 76)* —, le tracteur Blum-Latil à quatre roues motrices et directrices, initialement constitué par l'accouplement de deux avant-trains. Ainsi naît une famille très prolifique de tracteurs « à adhérence totale » qui se matérialise, entre 1913 et 1915, par les modèles suivants :

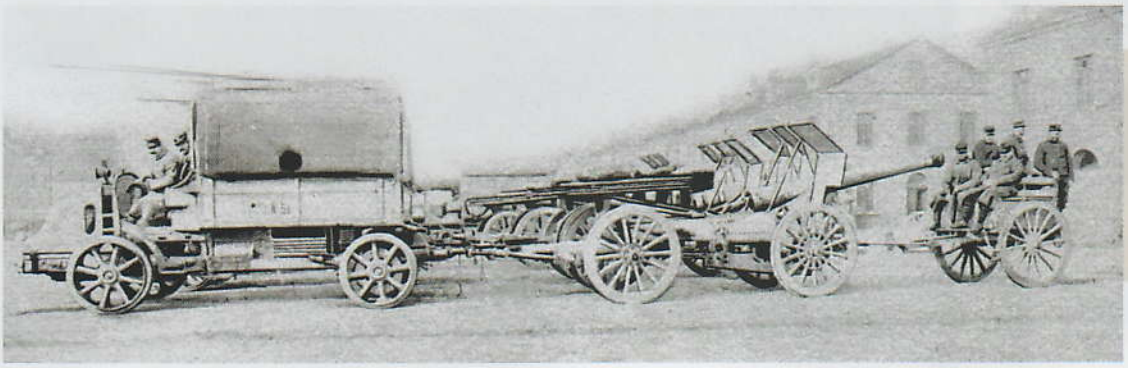
– le tracteur léger type **TI** *(➡ GBM 76 page 17)*,

– le nouveau tracteur léger « colonial » type **U**,

– le tracteur porteur type **TP**,

– enfin, le tracteur lourd objet de notre étude, qui est connu sous les types successifs **TH** et **TAR**.

Tous ces véhicules Blum-Latil sont construits d'abord à Levallois-Perret, puis à Suresnes à partir de 1914.

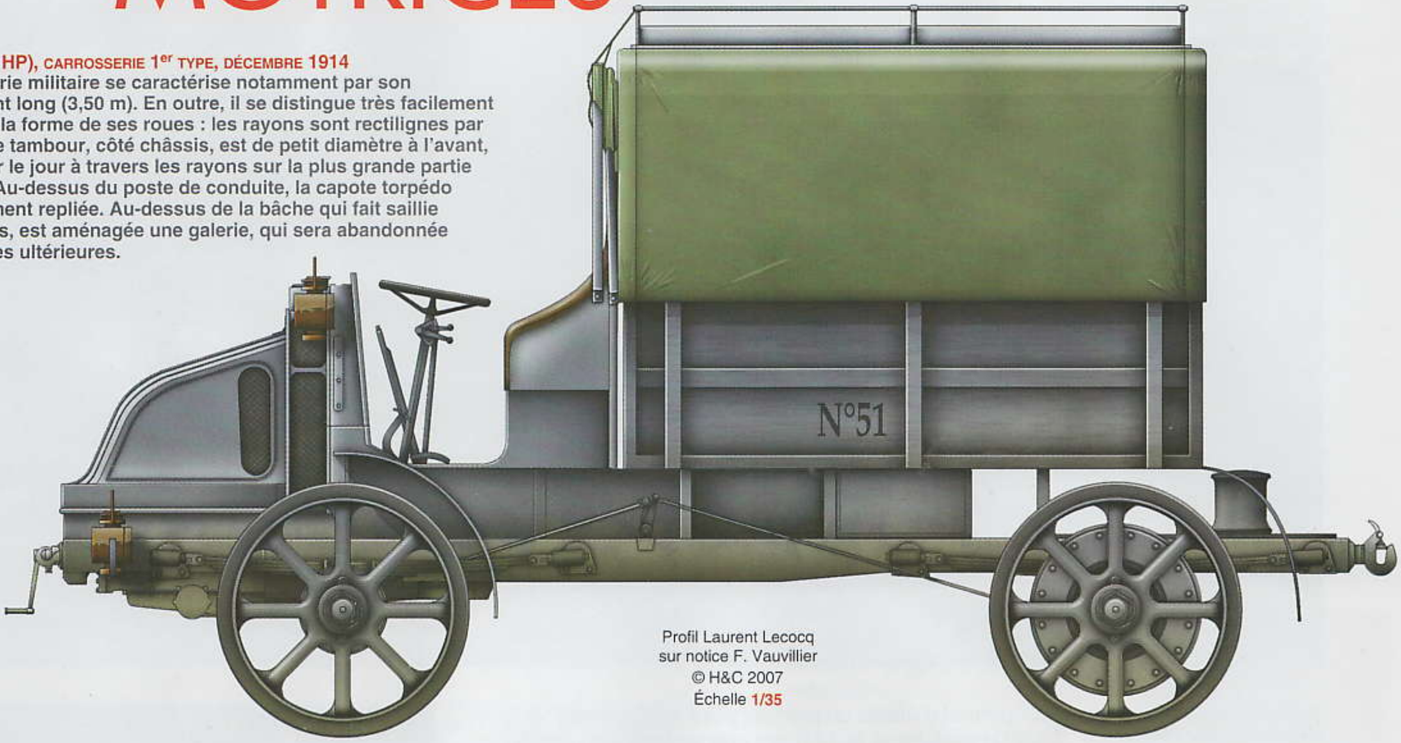


Cette coupure de presse de médiocre qualté mais de grand intérêt montre probablement le VIII/4^{e} RAL au départ. Les 120 L de Bange sont munis du cerclage de renfort de roue (d'avant-guerre) et du bouclier pare-éclat (de guerre), tandis qu'un caisson de 120 C modifié a été ajouté au train. Le tracteur Latil TH de première série, écouvillons chargés sur la galerie, porte le n° 51.
(Coll. F. Vauvillier)

QUATRE ROUES MOTRICES

II - LATIL LE PÉRENNE

LATIL TH (40 HP), CARROSSERIE 1^{er} TYPE, DÉCEMBRE 1914
Le TH de série militaire se caractérise notamment par son empattement long (3,50 m). En outre, il se distingue très facilement du TAR par la forme de ses roues : les rayons sont rectilignes par devant. Et le tambour, côté châssis, est de petit diamètre à l'avant, laissant voir le jour à travers les rayons sur la plus grande partie de la roue. Au-dessus du poste de conduite, la capote torpédo est entièrement repliée. Au-dessus de la bâche qui fait saillie sur les côtés, est aménagée une galerie, qui sera abandonnée sur les séries ultérieures.



Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

LATIL TH (CARROSSERIE 1er TYPE : CAPOTE TORPÉDO, PLATEAU ÉTROIT ET GALERIE DE TOIT)

L'histoire du tracteur lourd type **TH** débute en 1913, lorsqu'une première version à châssis long et carrosserie bâchée, traînant deux remorques *(➠ GBM 76 pages 18-19)*, est présentée et primée au concours de remorques. À ce moment-là, le TH commercial est propulsé par un moteur 4 cylindres 110 x 160 de 6 082 cm^3, qui le fait classer comme un 30 (puis 35) HP. Son empattement est variable, pouvant aller jusqu'à 4 m, ou bien se trouver réduit pour certains usages spéciaux.

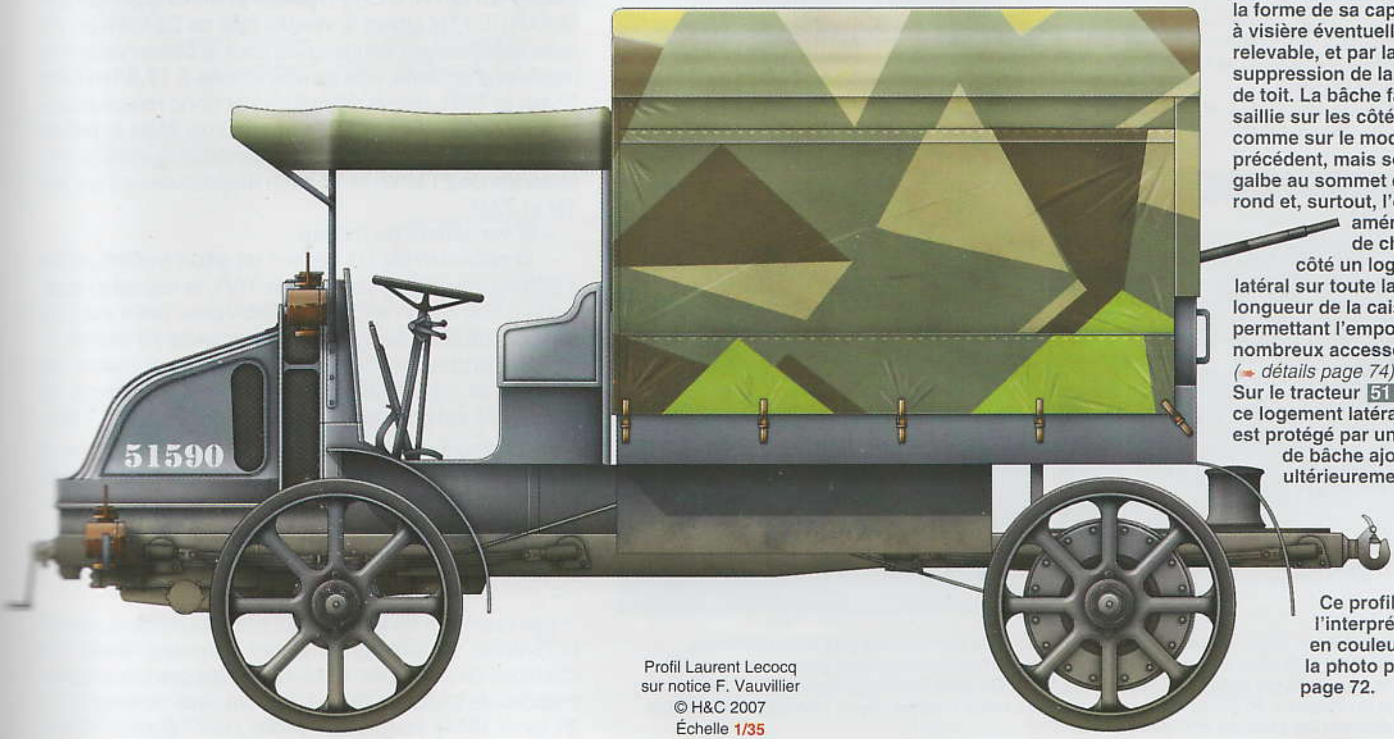
TH et TAR : de vrais-faux jumeaux

Les circonstances exactes du passage du TH — matériel éphémère de 1913-1914 —— au très pérenne TAR (1915-1940), restent à établir. De la documentation disponible, il ressort que les deux types sont extrêmement voisins, à telle enseigne qu'ils bénéficient, de la part du constructeur, d'une seule et même notice de description, conduite et entretien. Cette notice

NOTE
1. Mais il y eut des précurseurs, tels le fardier de Cugnot et plus tard l'avant-train Prétot à essieu fixe et cheville ouvrière.

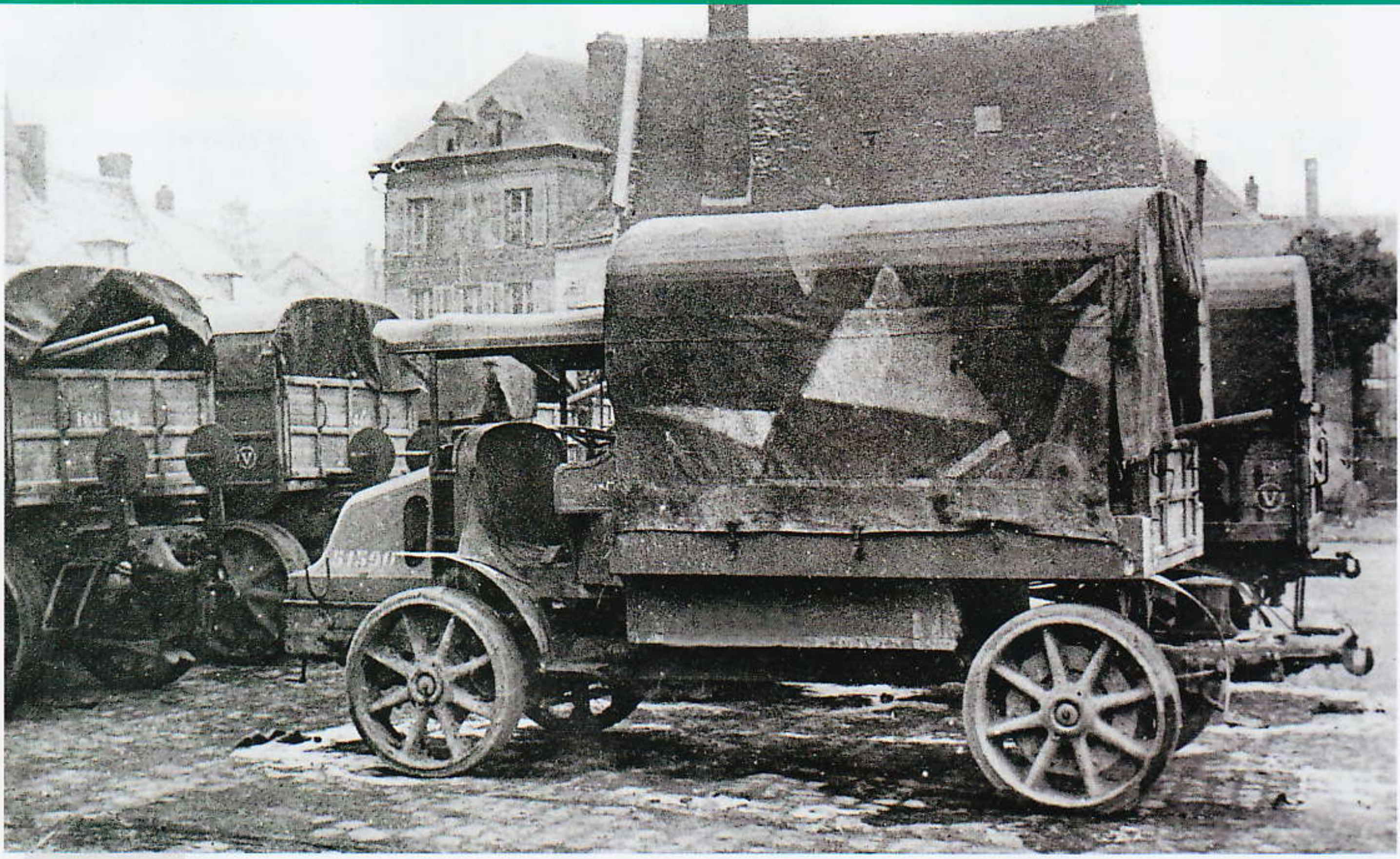
LATIL TH (CARROSSERIE 2^{e} TYPE : CAPOTE À VISIERE, PLATEAU ÉTROIT ET RANGEMENTS LATÉRAUX)

LATIL TH (40 HP), CARROSSERIE 2^{e} TYPE, 1915
se caractérisant par la forme de sa capote à visière éventuellement relevable, et par la suppression de la galerie de toit. La bâche fait saillie sur les côtés comme sur le modèle précédent, mais son galbe au sommet est plus rond et, surtout, l'on a aménagé de chaque côté un logement latéral sur toute la longueur de la caisse, permettant l'emport de nombreux accessoires *(➠ détails page 74)*. Sur le tracteur 51 590, ce logement latéral est protégé par une toile de bâche ajoutée ultérieurement.



Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

Ce profil est l'interprétation en couleurs de la photo publiée page 72.



Une batterie d'ALT stationne au milieu d'une place, photographie datée du 1er décembre 1917. Le tracteur 51 590 du premier plan est un TH reconnaissable à la forme de ses roues et plus encore à son empattement long, mais il cotoie plusieurs TAR (160 354, etc.), dont deux possèdent l'enrouleur à l'arrière. Sur cette photographie connue mais très belle, le TH a quant à lui reçu un camouflage du plus pur style cubiste, n'affectant semble-t-il que sa bâche. *(FAMB - Fondation Berliet)*

permet d'établir un premier point fondamental : le type TH militaire et le TAR ont une motorisation identique, un 4-cylindres 120 x 160, classé 40 HP. Ce fait est confirmé par le général Wilmet, « patron » de l'artillerie lourde à tracteurs, qui indique[2] que les premiers tracteurs livrés (après les Panhard K 11), ont été les **Latil 40 HP, type TH**, versés au VIIIe groupe du 4e RAL (chef d'escadron Rougeul) formé en décembre 1914 et opérationnel en février 1915 avec des canons de 120 L non suspendus.

Cette notice ne donnant pas de renseignements de dimensions, il nous faut recourir à l'examen des photos pour relever l'un des deux éléments essentiels permettant de distinguer, du premier coup d'œil, un TH d'un TAR : l'empattement du TH militaire est de 3,50 m, alors que celui du TAR sera réduit à 3,00 m. Leurs roues aussi sont différentes : rayons extérieurement rectilignes sur le TH (ils s'évasent uniquement sur leur partie arrière), présence d'importants renforts triangulaires bien visibles sur le TAR ; enfin et surtout, le tambour de roues (côté châssis) est de très grand diamètre sur le TAR (sur le TH, le tambour est à denture extérieure).

Tracteurs Latil TH et TAR (40 HP)

Moteur : Latil, 4 cylindres 120 x 160 de 7 238 cm^3 délivrant 40 ch à 1 200 tours/mn

Poids à vide : 6 000 kg — *Voie* : 1,82 m

Poids en charge : 9 000 kg — *Roues* : 1160 x 120

	TH	TAR
Boîte de vitesses :	4 + AR	5 + AR
Vitesse maximum :	22,164 km/h	17,776 km/h
Empattement :	3,50 m	3,00 m
Freins sur roues :	à machoires extensibles	à tambours

Le TH et le TAR se distinguent aussi par de nombreux éléments mécaniques, indécelables sur photos :

– *la boîte de vitesses* (à quatre vitesses et marche arrière sur le TH, à cinq vitesses et marche arrière sur le TAR). Le TH atteint la vitesse folle de 22 km/h en 4e, mais celle-ci étant dangereuse pour la conservation du matériel d'artillerie, elle se voit limitée à 17,8 km/h en 5e sur le TAR, mieux démultiplié et donc mieux adapté à la traction de matériels très lourds. Mais la notice précise qu'on ne devra jamais dépasser la vitesse instantanée de 21 km/h et 17 km/h respectivement sur les TH et TAR.

– le *ventilateur* du moteur ;

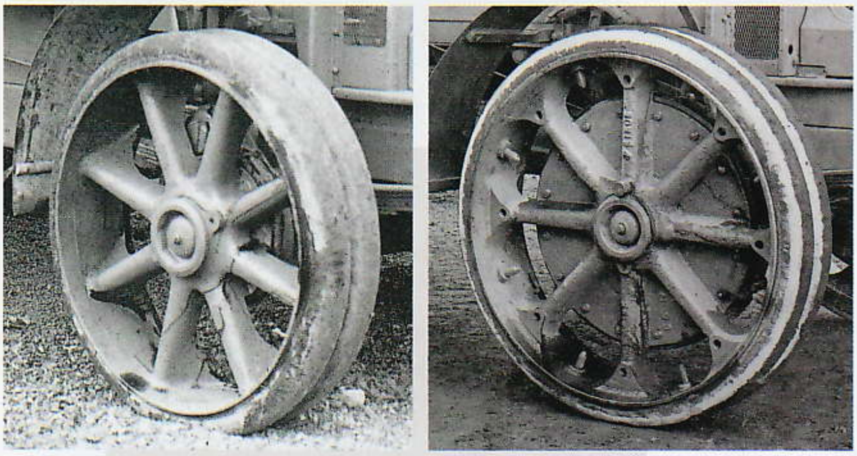
– *le cabestan* du TH permet un effort maximum de 1 200 kg, très insuffisant. Sur le TAR, le cabestan supporte 3 500 kg, un effort « *suffisant pour haler sur une côte de 15 % en bon état une charge de 15 tonnes* ».

– les arbres de cardans du TAR sont munis de cames, et les freins sur roues sont différents (à machoires extensibles sur le TH, à collier sur le TAR).

Mécaniquement importantes, ces différences sont si peu flagrantes qu'elles ont, jusqu'à présent, totalement occulté l'existence du type TH dans l'histoire des tracteurs militaires lourds Latil.

« TAR », une signification inconnue

Les quantités de tracteurs lourds Latil produits durant la Grande Guerre ne sont pas connues. Dans *les Camions de la Victoire 1914-1918*[3], les premières commandes de tracteurs Blum-Latil sont ainsi renseignées : 21 (août 1914), 25 (sept.), 75 (déc.) et 77 (janvier 1915).

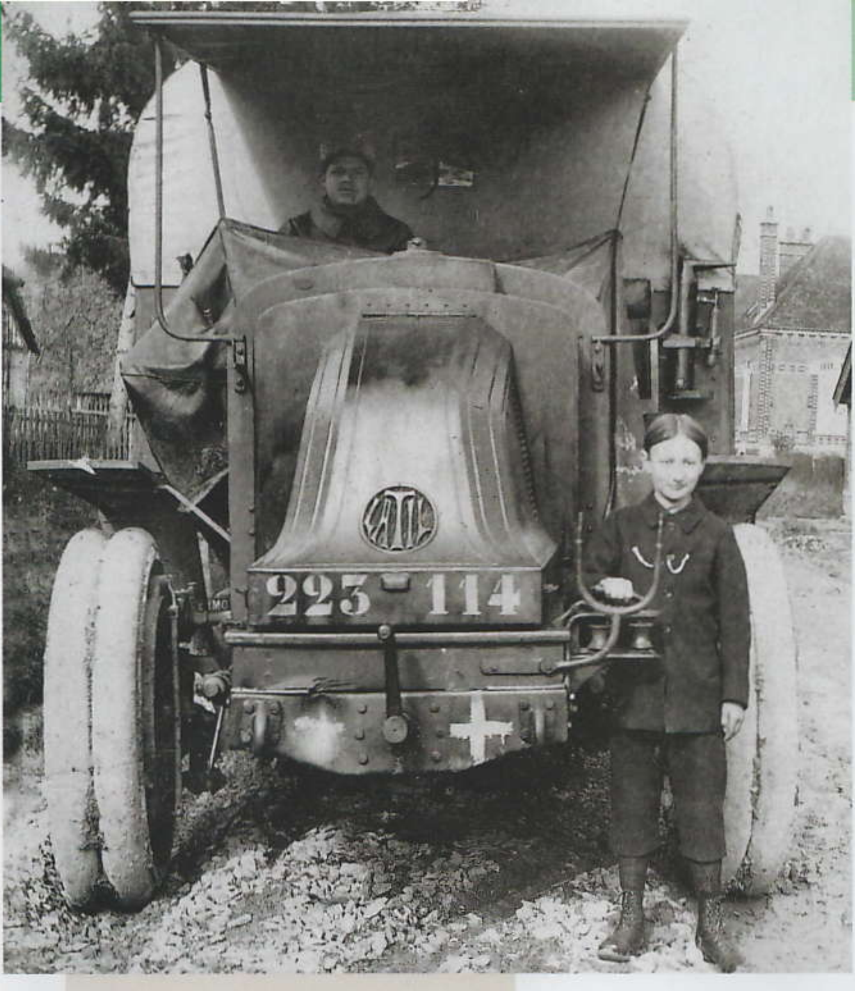


Vues comparatives de la roue avant du TH *(à gauche)*, à tambour de très petit diamètre, presque invisible derrière le moyeu, et de celle du TAR *(à droite)*, à très grand tambour et renforts triangulaires entre les rayons et la jante. De plus, sur la roue du TAR — qui porte la marque du fondeur, P. Girod —, des picots fixés entre chaque rayon permettent d'arrimer plus solidement les chaînes anti-patinantes. *(Coll. F. Vauvillier)*

NOTES

[2] *1914-1918, l'artillerie lourde à tracteurs, la 2e division de la RGA*, rapport de 1920.

[3] Par J.-G. Jeudy et J.-M. Boniface, éd. Massin 1996.



Cet automobiliste en herbe qui pose avec fierté devant le museau de ce Latil TAR serait centenaire aujourd'hui. La photo date de la fin 1918, le tracteur 223 114, vu la hauteur de son matricule, est l'un des tout derniers sortis avant l'armistice, avec comme il se doit une carrosserie du 5e type, dernières séries sans les rideaux de protection du conducteur. *(Coll. F. Vauvillier)*

Ces quantités portent, au moins pour les trois premières, sur le type TH car le **Latil type TAR** n'apparaît pas aux armées avant août 1915[2].

Quant à leur emploi militaire, le TH et le TAR sont classés tous deux dans la catégorie *tracteurs lourds 40 HP, avec cabestan*, le TAR succédant purement et simplement à son prédécesseur dans le même rôle.

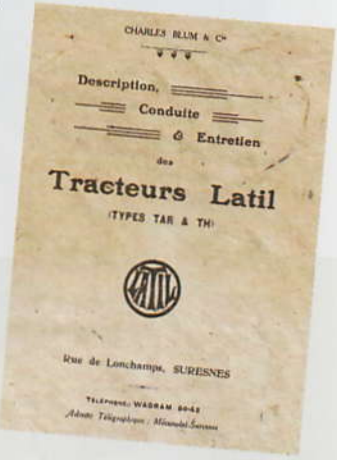
Le TAR est donc à tous égards, un TH amélioré, qui aurait pu aussi bien s'appeler « *TH 2* » (désignation jamais employée, soulignons-le). Pourquoi a-t-il reçu une identification spécifique en trois lettres suivant une codification alors inédite chez Latil ? Cette question continuera de se poser, mais nous nous risquons à une explication : le T de *tracteur* (élément permanent de la typologie Latil) précède les lettres AR (pour *artillerie*, ou *armée*) car ce modèle est bien, contrairement au TH de 1913 à vocation commerciale, un véhicule exclusivement destiné aux besoins des armées[4].

La production de guerre du TAR a été considérable : le 11 novembre 1918, on en compte 1 997 exemplaires en service, essentiellement dans l'ALT mais aussi en tant que tracteur de dépannage dans les régiments de 75 portés. Une telle quantité a été réalisée progressivement, de 1915 à 1918, et de l'expérience acquise dans les groupes d'ALT, les besoins se sont affinés, donnant naissance à des variantes de construction qui, sans remettre en cause la base mécanique du châssis Blum-Latil, en ont notablement modifié la silhouette par différents détails de carrosserie.

C'est ce que nous allons examiner à présent, de manière empirique car la documentation n'a pas été retrouvée.

---

[4] Ce qui ne l'empêchera pas de connaître, après la Grande Guerre, bien des usages civils.

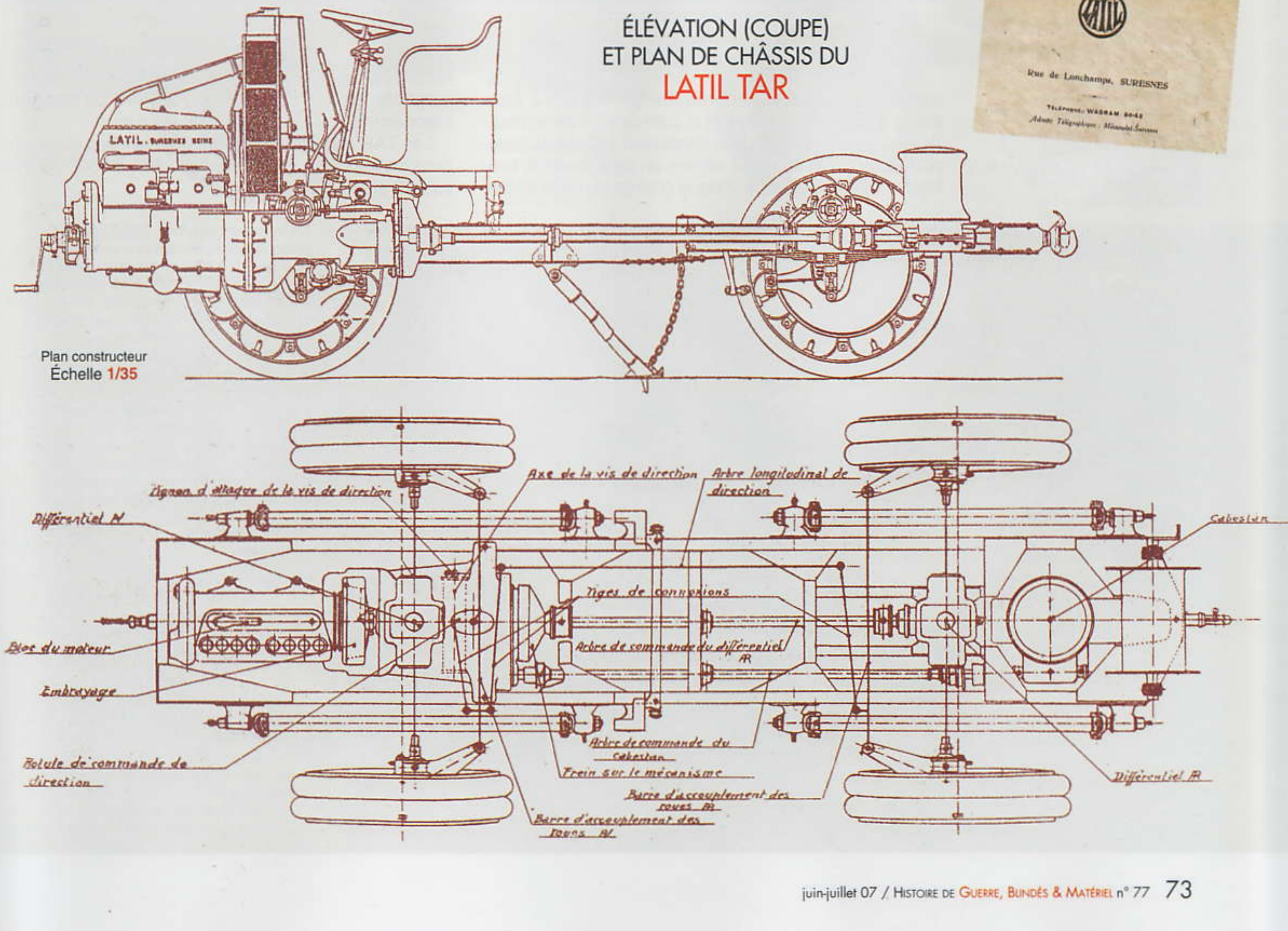


CHARLES BLUM & Cie

Description,
Conduite
& Entretien
des
Tracteurs Latil
(TYPES TAR & TH)

Rue de Lonchamps, SURESNES

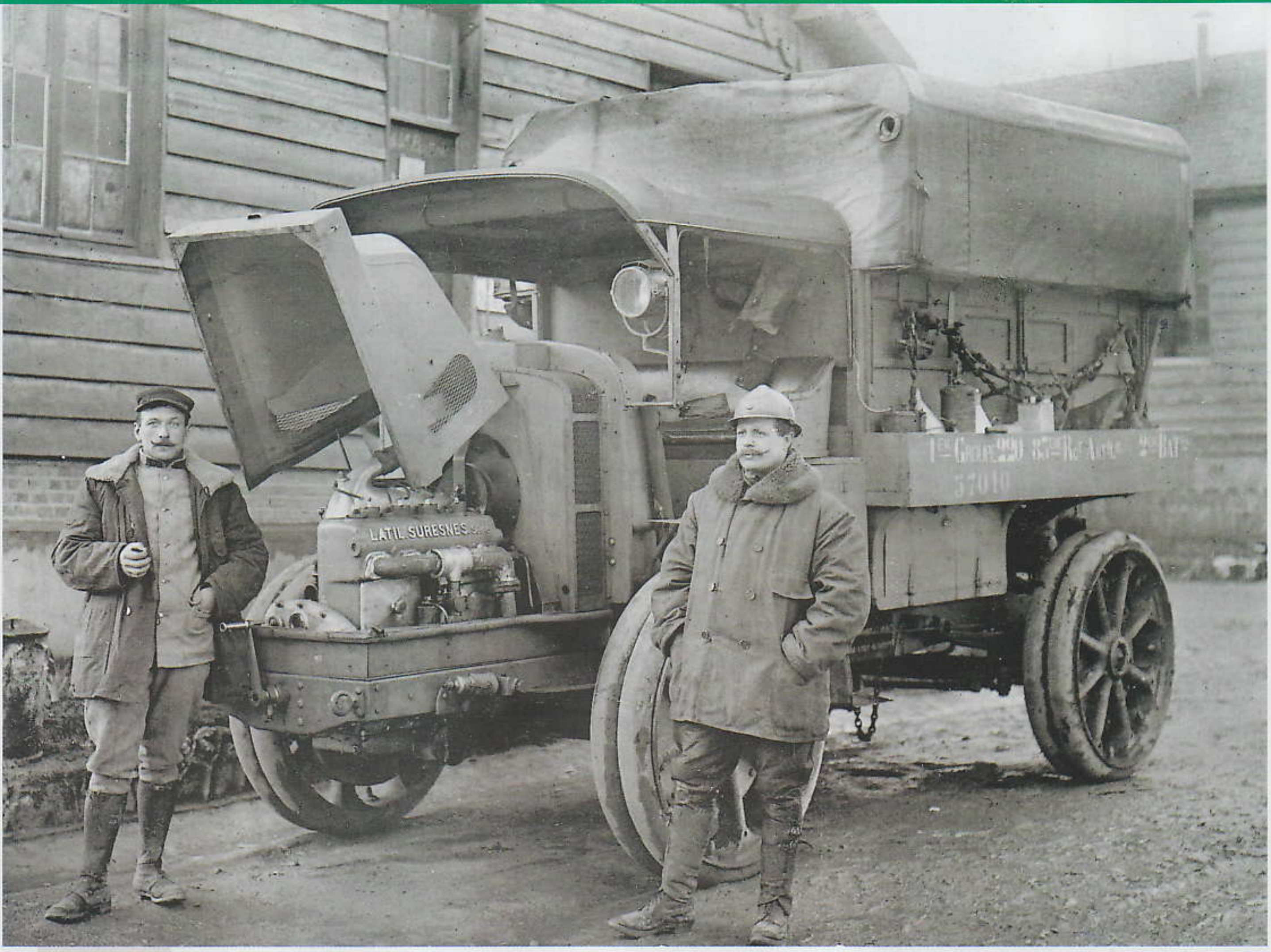
TÉLÉPHONE : WAGRAM 50-43
Adresse Télégraphique : Mécanolat-Suresnes



ÉLÉVATION (COUPE)
ET PLAN DE CHÂSSIS DU
LATIL TAR

Plan constructeur
Échelle 1/35

LATIL. SURESNES SEINE
Pignon d'attaque de la vis de direction
Axe de la vis de direction
Arbre longitudinal de direction
Différentiel AV
Cabestan
Tiges de connexions
Bloc du moteur
Arbre de commande du différentiel AR
Embrayage
Arbre de commande du cabestan
Rotule de commande de direction
Frein sur le mécanisme
Différentiel AR
Barre d'accouplement des roues AR
Barre d'accouplement des roues AV

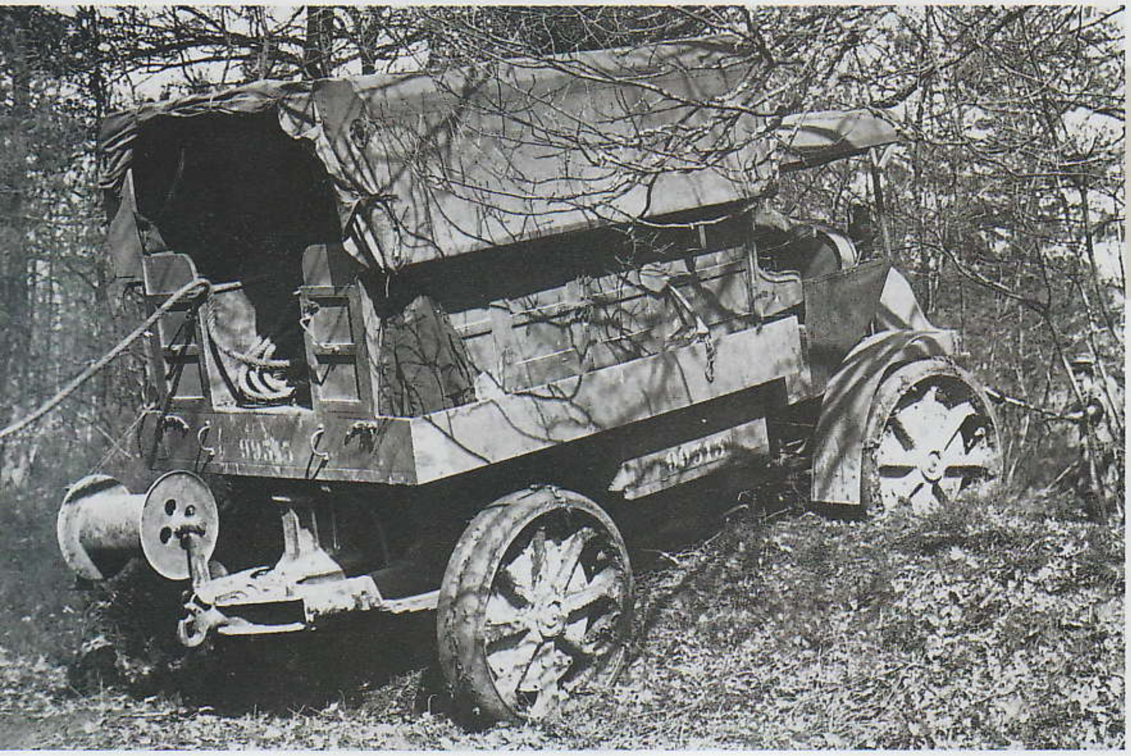


Une vue idéale du tracteur Latil TAR 57 010, sans doute au centre d'organisation de Saint-Maur durant l'hiver 1915-1916. Livré en « gris artillerie » il appartient à la 2e batterie du Ier groupe du 83e RAL, doté de mortiers de 220 modèle 1880-1891. *(Coll. P. Touzin)*

LATIL TAR (CARROSSERIE 2e TYPE : CAPOTE À VISIERE, PLATEAU ÉTROIT ET RANGEMENTS LATÉRAUX)

Les premiers Latil type TAR sortant de l'atelier de montage des Établissements Ch. Blum & Cie à Suresnes à la mi-1915, prennent la suite des TH sans modification importante de leur carrosserie. Celle-ci comporte toujours la capote à visière, un plateau étroit, une bâche formant saillie de chaque côté (mais cette bâche retrouve la forme assez carrée, plus logeable, des tout premiers TH) et, à l'aplomb de celle-ci, un compartiment latéral courant sur toute la longueur.

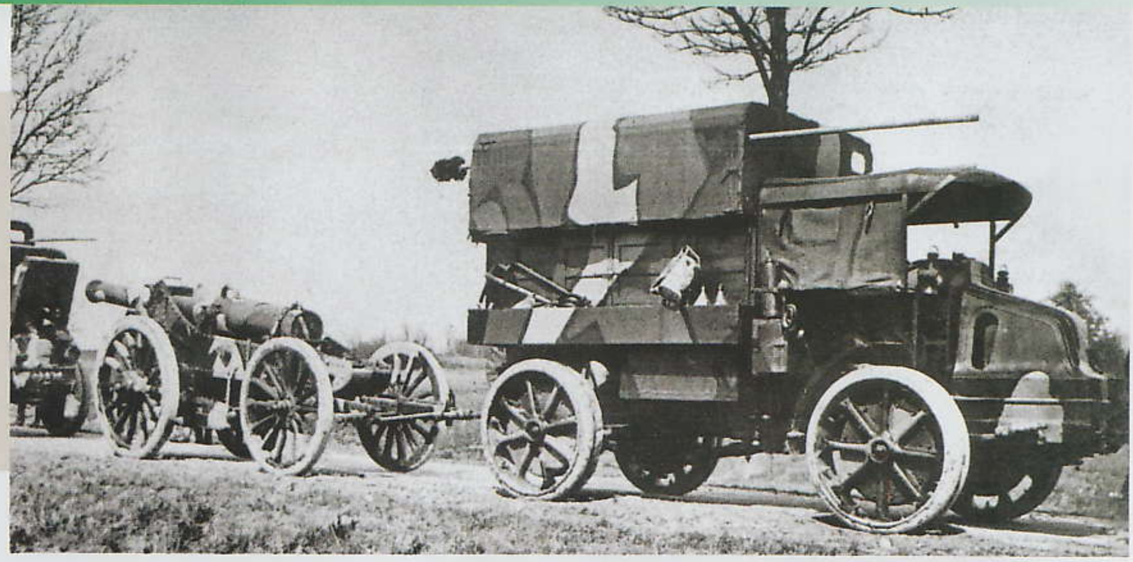
Les TAR ainsi carrossés ont été identifiés (à ce jour) dans les tranches de matricules **55 000**, **57 000**, **59 100**, **99 300** et **106 600**.

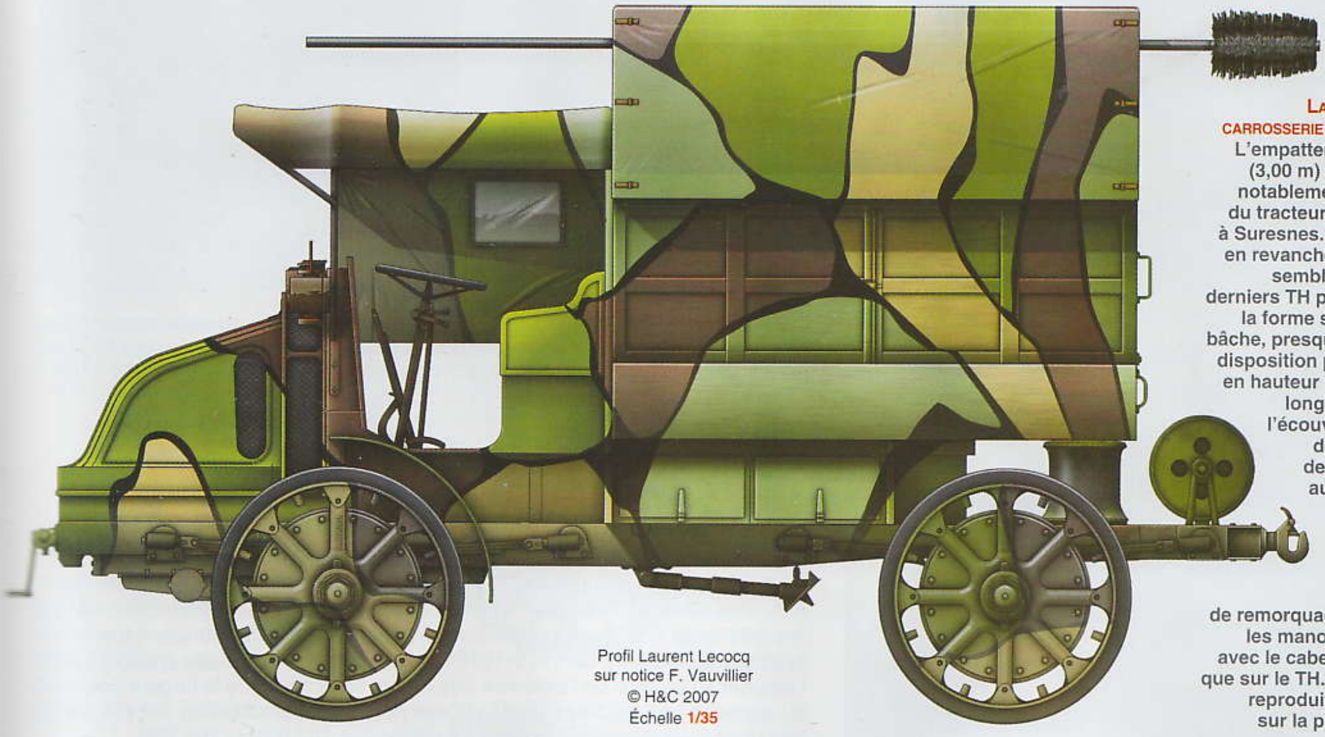


Le tracteur Latil TAR 99 313 a été photographié durant une manœuvre de hâlage, où il sert de point fixe par l'avant. Son propre cabestan, bien visible sous la carrosserie à l'arrière, est libre, inactif, et son enrouleur entièrement dévidé. Ce beau document présente aussi les détails de carrosserie à l'arrière : un simple passage pour le personnel, une banquette de chaque côté et, sous le côté droit, le coffre à accessoires sur lequel est reporté le numéro matricule. L'écouvillon est désormais transporté sous la bâche, indifféremment à droite où à gauche, un gros œillet ourlé de cuir étant prévu à cet effet de chaque côté, devant et derrière. *(Coll. F. Vauvillier)*

Vu la hauteur de son numéro matricule, le tracteur 106 612 est sans doute l'un des derniers Latil TAR à posséder ce type de carrosserie. Nous le voyons ici au départ de La Varenne, en janvier 1916. Il s'agit d'un véhicule du XIIe groupe du 83e RAL, doté de mortiers de 270 modèle 1885 (*→ GBM 75 page 63*). Sur les derniers exemplaires produits de ce type de carrosserie, les logements latéraux, jusqu'alors ouverts aux intempéries, sont protégés d'origine par une toile de bâche cousue sur la bâche principale et relevable par des sanglons en cuir. *(Coll. F. Vauvillier)*

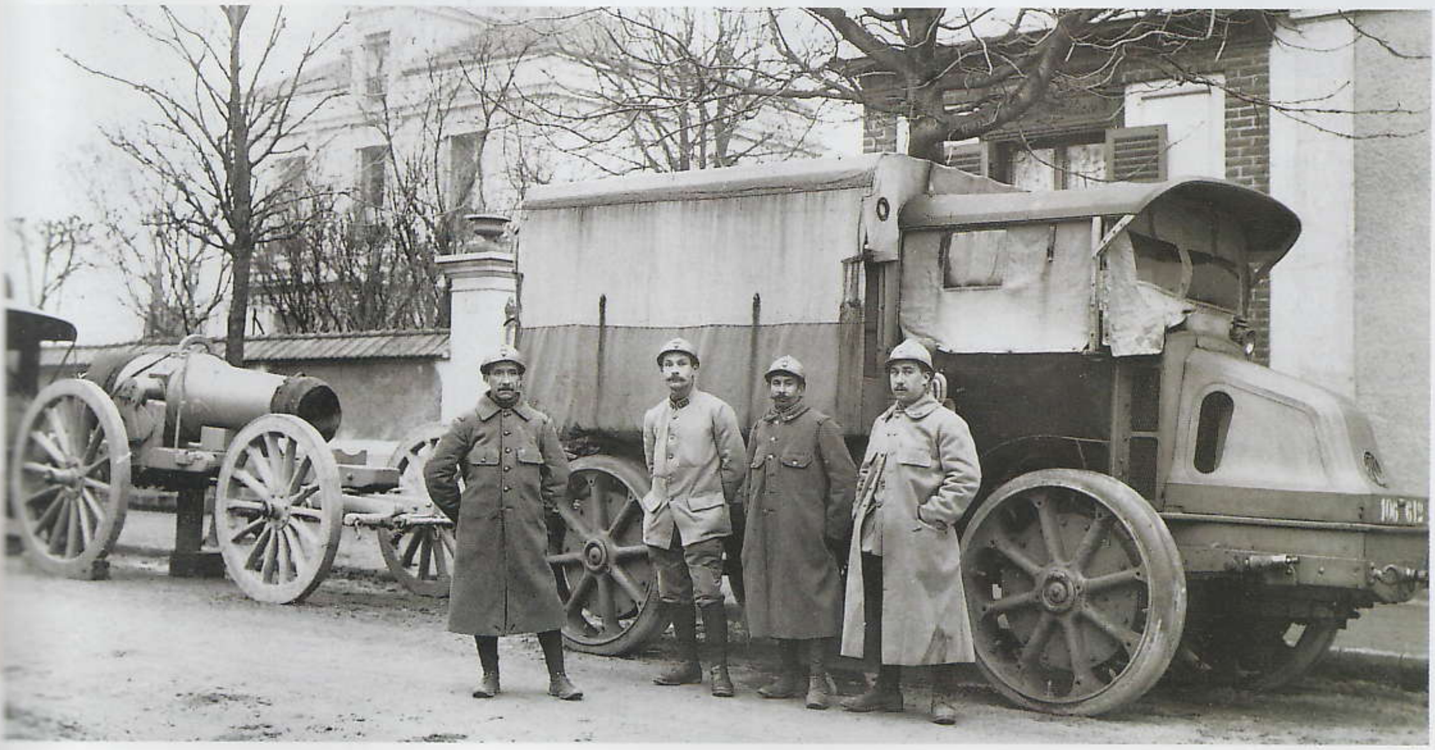
Un splendide camouflage très anguleux a entièrement recouvert ce Latil TAR. Une fois n'est pas coûtume, le style de camouflage est exactement le même entre la pièce et son tracteur, ce qui laisse supposer une peinture par la même section de camouflage d'armée. Les camoufleurs ont travaillé avec tant de zèle qu'ils ont recouvert les matricules et autres inscriptions réglementaires, rendant notre véhicule totalement anonyme. Tout au plus peut-on constater qu'il est en sevice dans un groupe de 155 L modèle 1877 de Bange. Relevons, parmi les différents accessoires, la présence d'un extincteur à l'avant de la caisse bâchée. *(DR)*

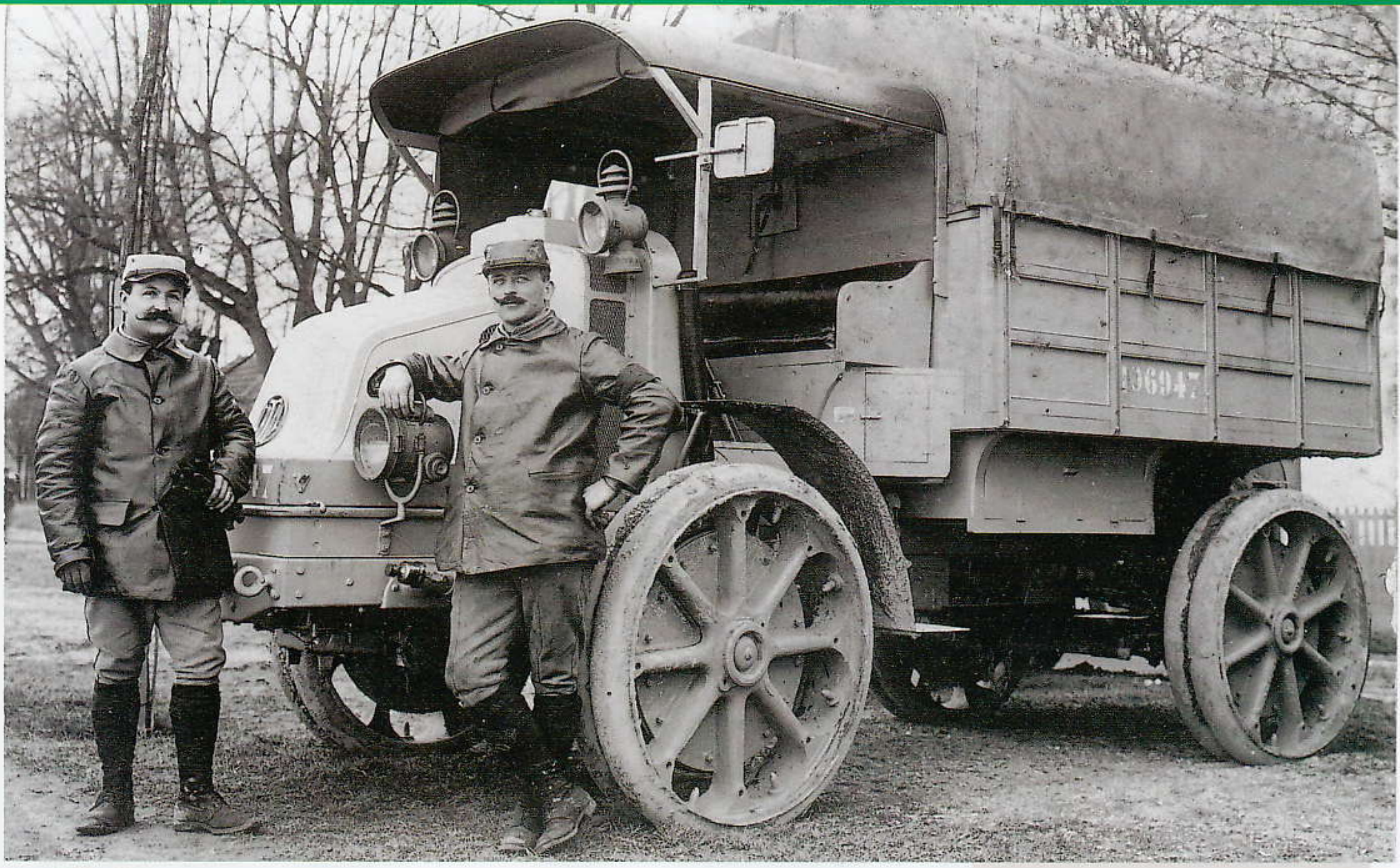


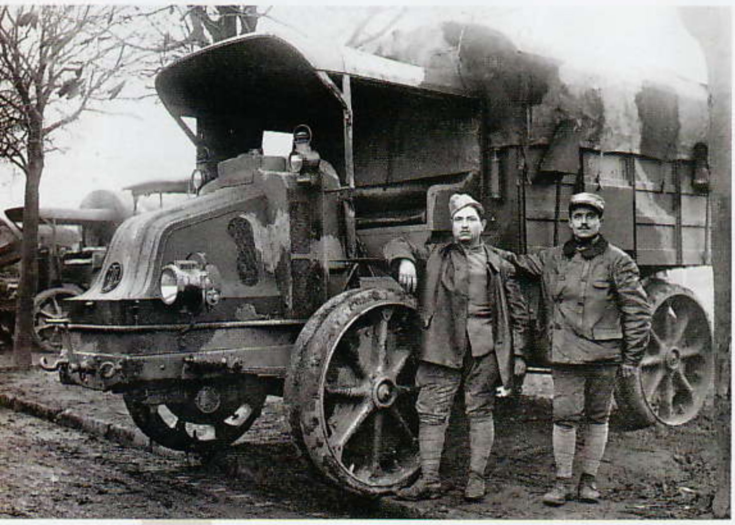


Latil TAR (40 HP), carrosserie 2e type, fin 1915
L'empattement plus court (3,00 m) du TAR modifie notablement la silhouette du tracteur lourd construit à Suresnes. Sa carrosserie, en revanche, reste d'abord semblable à celle des derniers TH produits, hormis la forme supérieure de la bâche, presque carrée. Cette disposition permet de loger en hauteur les accessoires longs, en particulier l'écouvillon des tubes de 120 L et 155 L de Bange. Notons aussi l'apparition d'un enrouleur (bobine) sur lequel est roulée la corde de remorquage utilisée pour les manœuvres de force avec le cabestan, plus gros que sur le TH. Le camouflage reproduit celui présenté sur la photo ci-dessus.

Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35



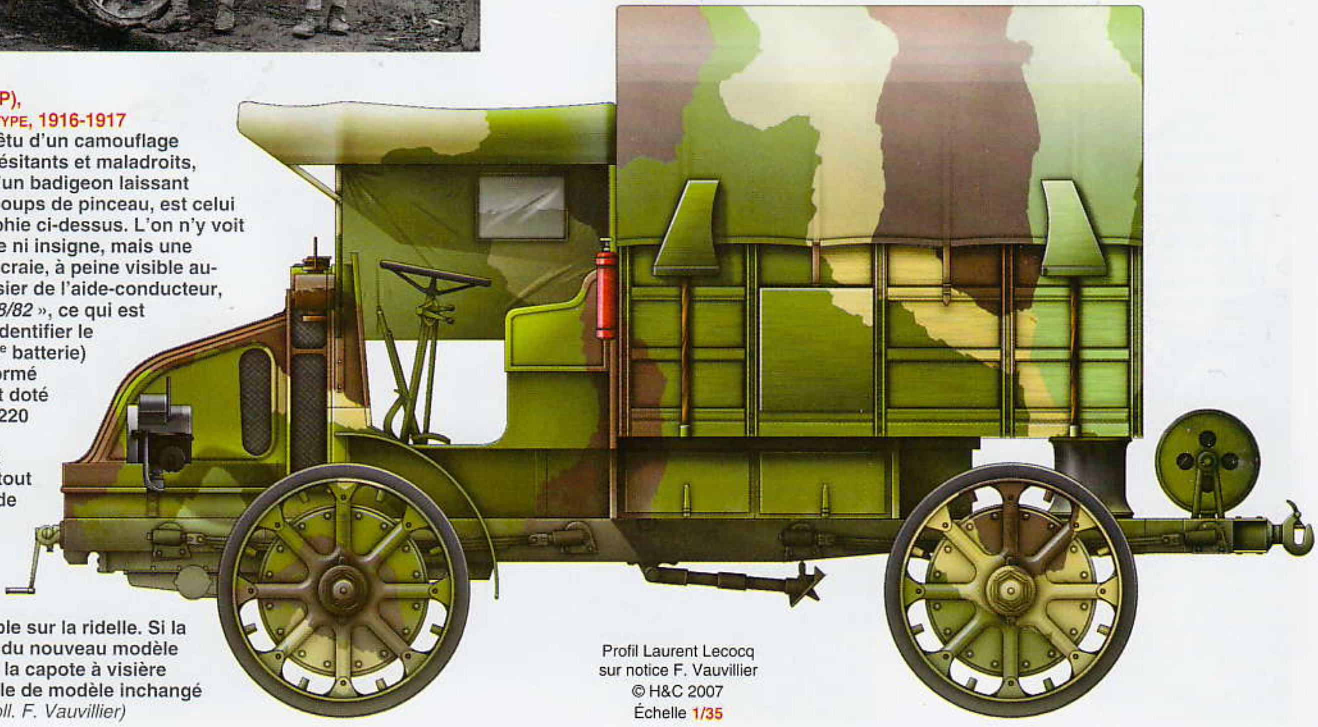




L'équipage du Latil TAR 106 947 pose fièrement devant son tracteur flambant neuf, sorti de Suresnes en gris artillerie avec la carrosserie nouveau modèle à plateau large. Le rétroviseur est d'usage encore rare. Une petite plaque constructeur « Latil » est visible sous le siège de l'aide-conducteur. *(Coll. P. Touzin)*

LATIL TAR (CARROSSERIE 3e TYPE : CAPOTE À VISIERE, PLATEAU ÉLARGI ET RIDELLES À DOUZE PANNEAUX)

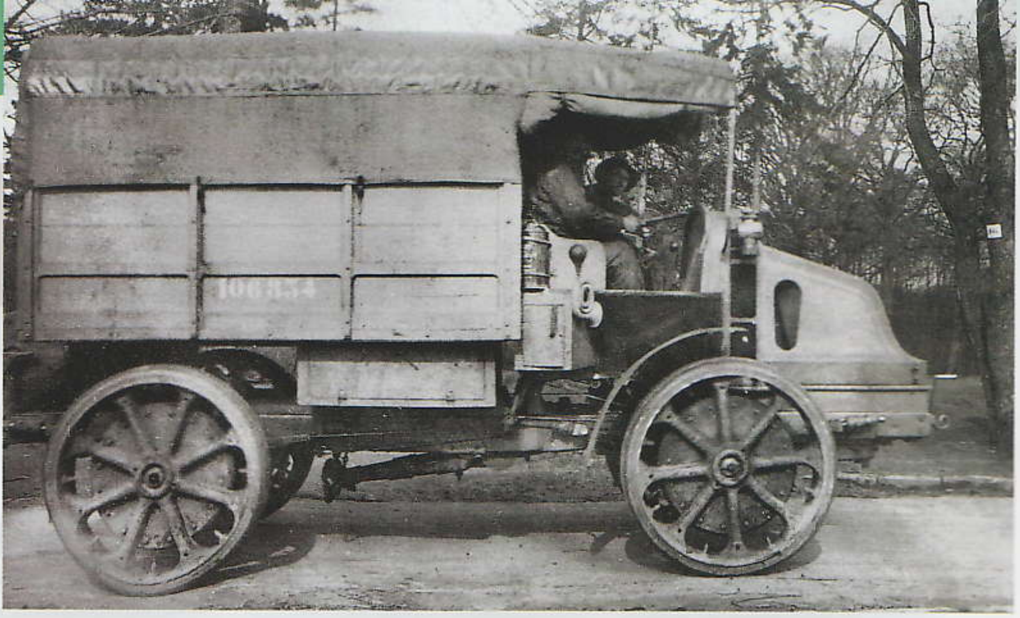
L'étroitesse du plateau bâché qui caractérise les Latil TH et les premiers TAR a été compensée, on l'a vu, par des rangements latéraux accessibles de l'extérieur. Mais ce système, pratique peut-être pour le service courant, n'est guère judicieux dans la durée, car il oblige à poser un rideau de protection sur les *impedimenta* si l'on veut éviter que la pluie ne les endommage. La solution apparaît au tournant de 1915-1916 : il suffit d'élargir le plateau à ridelles pour l'amener à l'aplomb de l'extérieur des roues, sans accroître la largeur hors-tout du tracteur. Les tracteurs dotés de ces nouvelles carrosseries ont été identifiés (à ce jour) dans les tranches de matricules **106 630** et **106 940**.



LATIL TAR (40 HP), CARROSSERIE 3e TYPE, 1916-1917
Ce tracteur revêtu d'un camouflage aux contours hésitants et maladroits, qui tient plus d'un badigeon laissant apparaître les coups de pinceau, est celui de la photographie ci-dessus. L'on n'y voit aucun matricule ni insigne, mais une inscription à la craie, à peine visible au-dessus du dossier de l'aide-conducteur, indique « *16 B 8/82* », ce qui est suffisant pour identifier le VIIIe groupe (16e batterie) du 82e RALT, formé en mars 1917 et doté de mortiers de 220 TR Schneider. Le matricule, et sans doute surtout l'identification de l'unité, sont en effet masqués par une plaque de bois fixée de manière amovible sur la ridelle. Si la carrosserie est du nouveau modèle à plateau large, la capote à visière reste quant à elle de modèle inchangé sur ce type. *(Coll. F. Vauvillier)*

Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

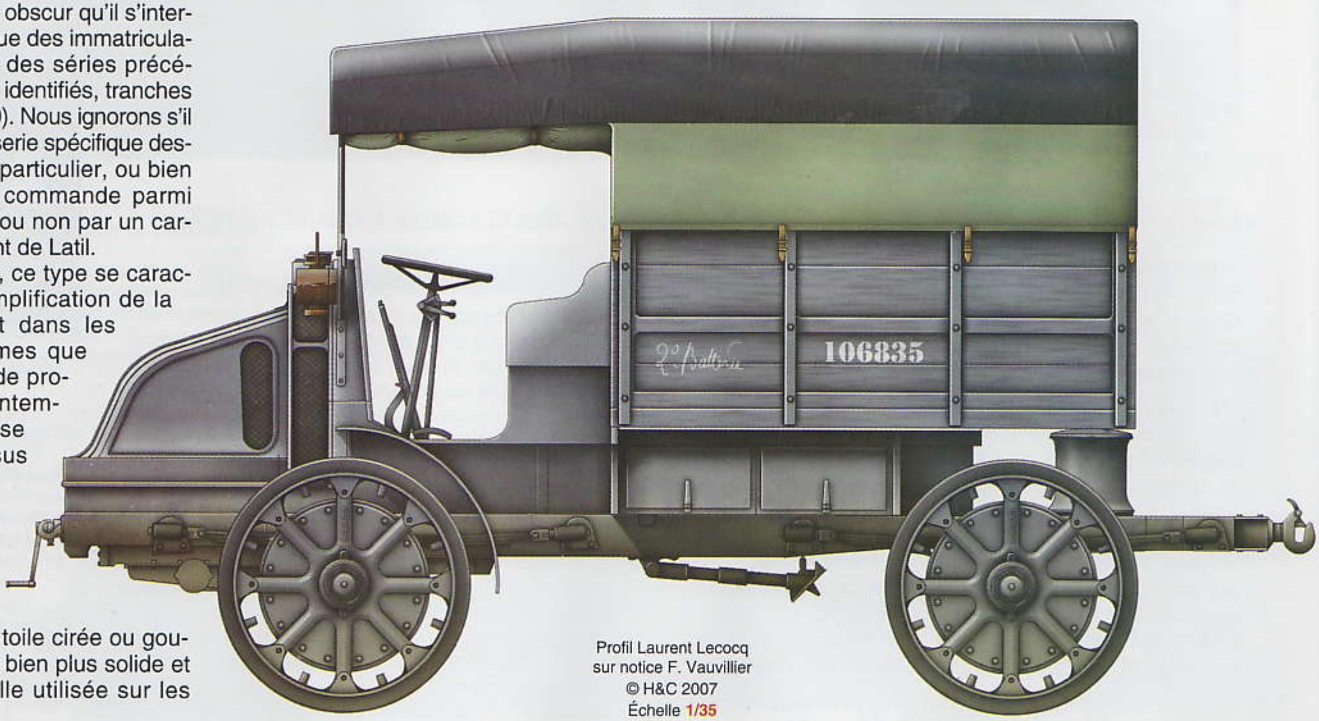
Le Latil TAR 106 834 a été immortalisé en position de route, mais visiblement à l'arrêt, et son équipage — l'aide-conducteur est coiffé d'un béret alpin — se tourne vers le photographe. On voit sous cet angle la forme assez particulière de la bâche se prolongeant en capote, d'autant plus curieuse qu'elle s'arrête devant de manière tronquée, sans visière. L'extincteur est fixé à droite sur ce type. *(Coll. F. Vauvillier)*



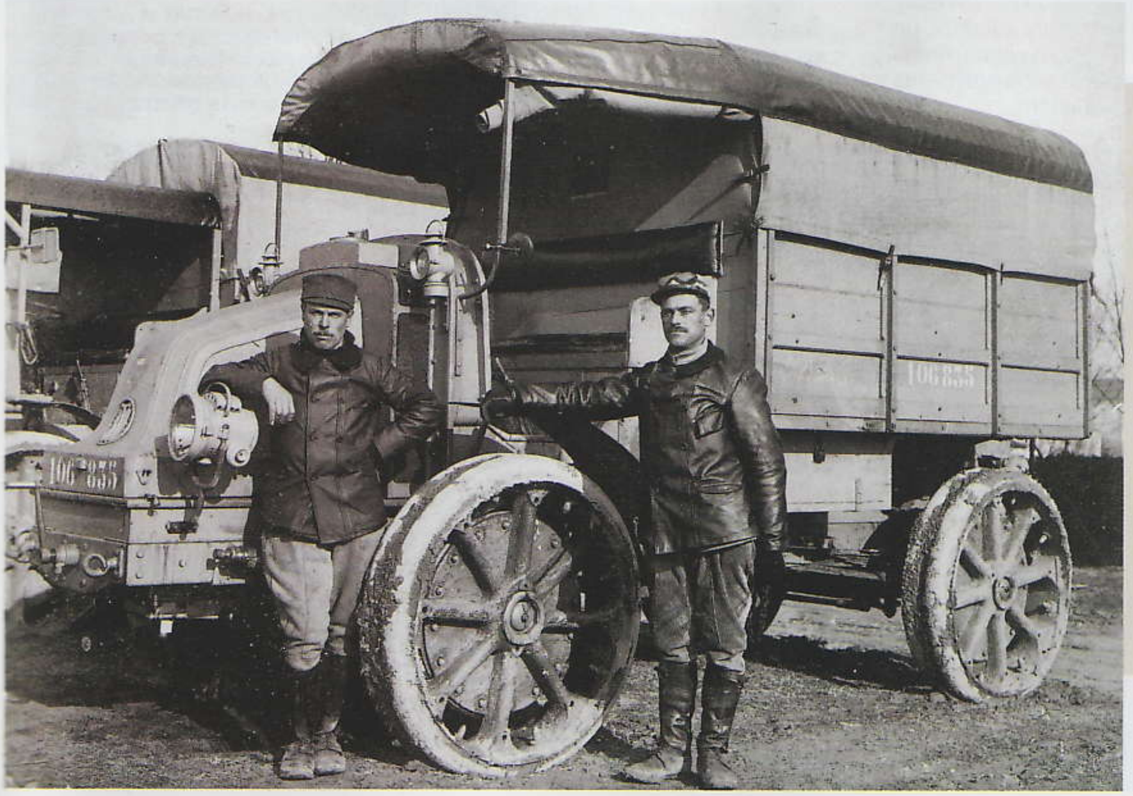
LATIL TAR (CARROSSERIE 4e TYPE : BACHE SE PROLONGEANT EN CAPOTE, PLATEAU ÉLARGI ET RIDELLES À SIX PANNEAUX)

Peu observé, ce type de carrosserie reste d'autant plus obscur qu'il s'intercale, du point de vue des immatriculations, à l'intérieur des séries précédentes (matricules identifiés, tranches **106 770** et **106 830**). Nous ignorons s'il s'agit d'une carrosserie spécifique destinée à un emploi particulier, ou bien seulement d'une commande parmi d'autres, réalisée ou non par un carrossier sous-traitant de Latil.

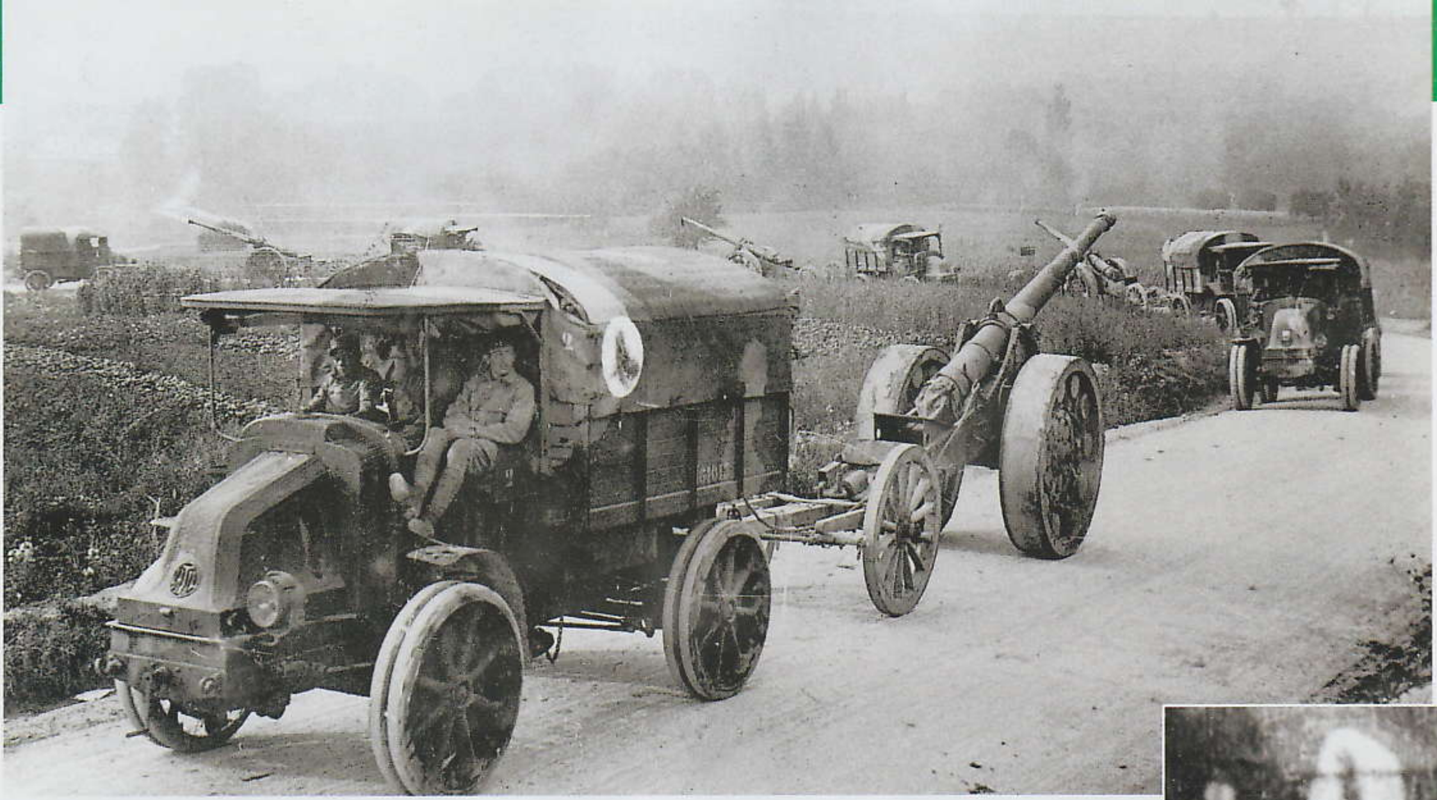
Techniquement, ce type se caractérise par une simplification de la construction, tant dans les ridelles elles-mêmes que dans le système de protection face aux intempéries : la bâche se prolonge au-dessus du siège avant, un simple arceau métallique supporte à l'avant les usuels lattis de bois et le tout est recouvert par une toile cirée ou goudronnée qui paraît bien plus solide et résistante que celle utilisée sur les types précédents.



Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35



LATIL TAR (40 HP), CARROSSERIE 4e TYPE, 1916
On connaît peu d'exemples de ce type de carrosserie, qui semble être restée ephémère. Cependant, un document imprimé représente le tracteur 106 772 en train de gravir une côte, et nous avons par ailleurs retrouvé, sous forme de cartes-photos, deux autres beaux exemplaires aux numéros consécutifs, les tracteurs 106 834 *(ci-dessus)* **et 106 835** *(ci-contre)*, **coïncidence tout à fait exceptionnelle dans la mesure où les documents ont été découverts séparément. Le dernier tracteur cité appartient indiscutablement à l'artillerie : une inscription à la craie sur la ridelle indique en effet « *2e batterie* ». Le véhicule, entièrement en gris perle (« gris artillerie »), comporte un rétroviseur rond. En l'absence de vue arrière, nous avons supposé que l'enrouleur était absent de ce type de carrosserie, mais ce point reste à vérifier.** *(Coll. F. Vauvillier)*



Marne, juin 1917, un groupe de 105 TR Mle 1897 (100 de marine réalésés et nouvellement montés sur roues élastiques Delamare-Maze) se déplace derrière les lignes. Nous voyons au premier plan le tracteur **161 013**, de la 2e batterie, camouflé et orné de l'insigne du groupe (un morse) sur la bâche. En encadré, le même insigne sur un autre tracteur de la batterie. *(Coll. P. Touzin et FV)*

LATIL TAR (CARROSSERIE 5e TYPE : DAIS RIGIDE, PLATEAU ÉLARGI ET RIDELLES À QUATRE PANNEAUX)

Ce modèle tardif — il ne semble pas apparaître avant 1917 — n'est pas le plus caractéristique de la Grande Guerre mais il deviendra, avec encore quelques variantes et évolutions [5], le standard qui va régir durablement la silhouette du Latil TAR militaire.

Sur le plan pratique, la grande nouveauté de cette carrosserie est constituée par les supports de bidons d'essence (deux fois 50 litres), aménagés sous la caisse, du côté droit. Par ailleurs, son plateau est muni de ridelles de la forme la plus classique, à quatre panneaux latéraux. Comme sur les modèles précédents, deux bancs sont aménagés en long pour le personnel, et l'accès s'effectue par une porte arrière qui est initialement à un seul battant dans les premières séries (matricules tranches **160 000** et **161 000**), puis à deux battants (**187 400**, **197 500**, **223 000** et **233 700**).

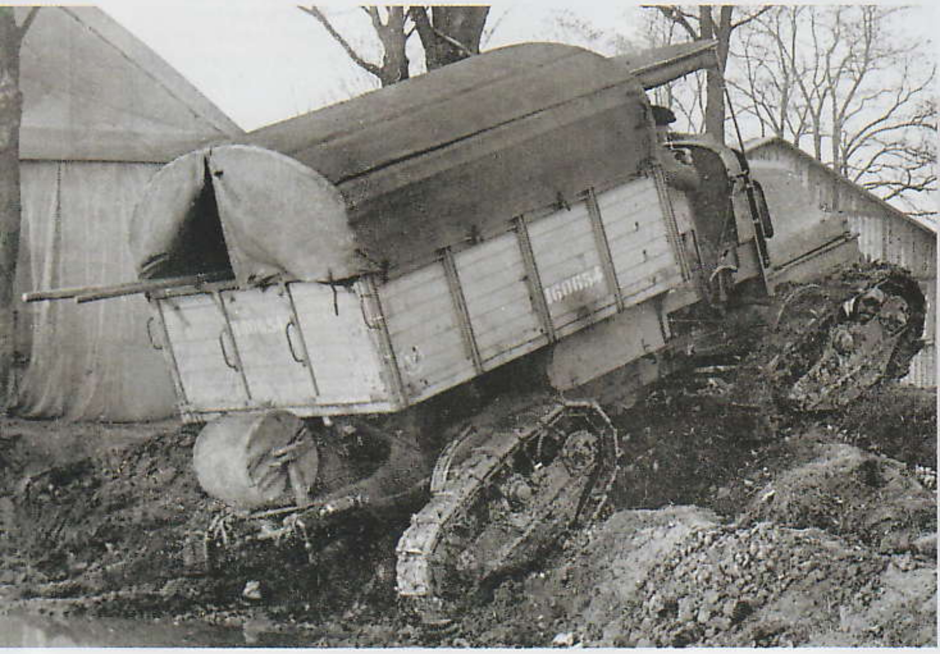
Autre nouveauté caractéristique, la banquette de conduite est protégée par un dais rigide posé sur tubes. Sur les premiers lots de fabrication (**160 000** et **161 000**), ce dais est muni de trois rideaux (deux latéraux, un frontal formant pare-brise), le plus souvent roulés en position haute. Ils ne sont plus fournis sur les dernières séries construites avant la fin de la guerre. ■

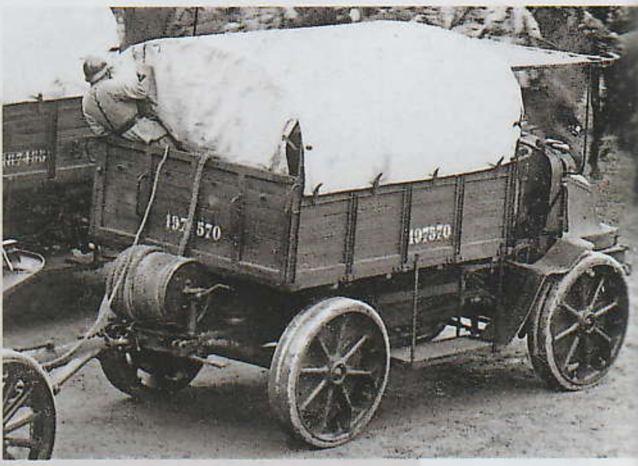
QUELQUES TAR À CHENILLES AMOVIBLES

En 1915, l'emploi des tracteurs chenillés Holt de l'armée britannique ayant donné de bons résultats, l'idée fait son chemin en France. Parmi les réponses techniques, Delahaye propose, non pas un véhicule nouveau à chenilles, mais des chenilles amovibles pouvant être montées (et démontées) à volonté sur des véhicules existants, à roues, en fonction des besoins et de la situation. L'idée séduit, car elle est moins onéreuse que la construction de toutes pièces de *caterpillars*, et apparemment plus facile à mettre en œuvre.

Le premier essai est effectué à Meudon le 5 novembre 1915, sur un Latil TAR muni de quatre chenilles. Essai relativement concluant sur le strict plan des performances, mais le tracteur perd en maniabilité et voit sa charge utile réduite lorsque, ses chenilles démontées (poids total 2 tonnes), il doit les transporter lui-même. Le procédé n'est donc pas adopté, mais l'étude de son perfectionnement est poursuivi.

Un nouvel essai, plus concluant, a lieu en janvier 1918 sur un tracteur TAR (carrosserie 5e type), et six Latil TAR à chenilles amovibles Delahaye sont mis en service dans la RGA. Ils resteront les seuls.

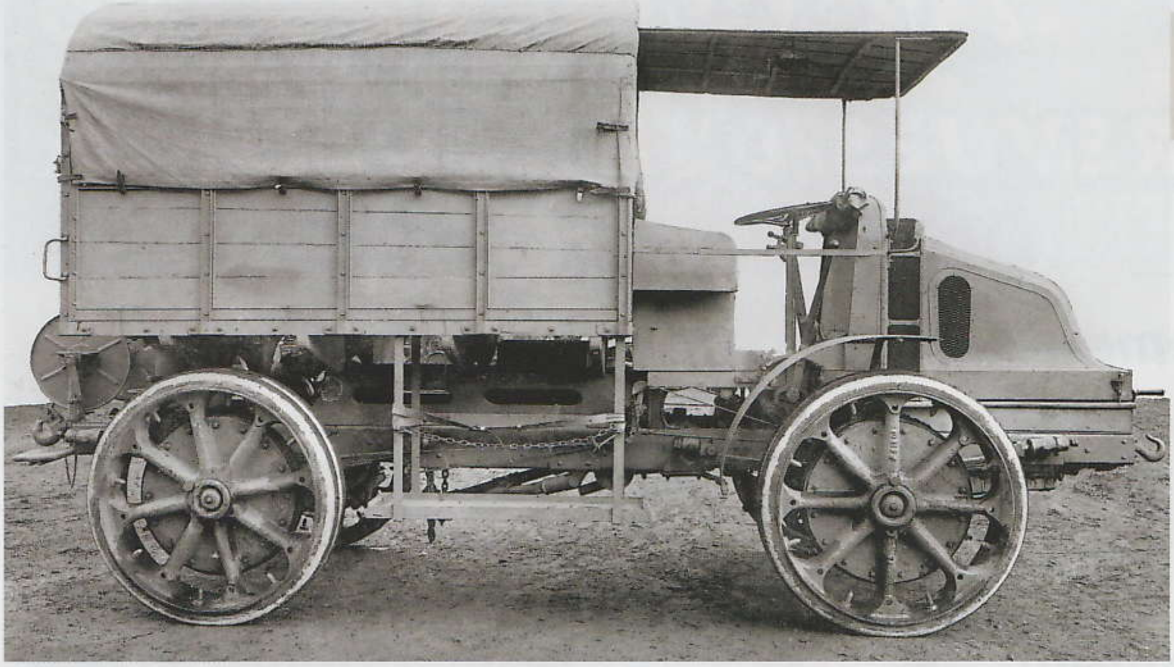




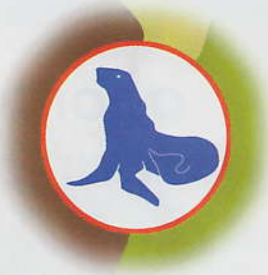
Dans la carrosserie du cinquième type, une évolution est sensible dans les détails de construction. À gauche, le Latil TAR **160 654** effectuant des essais de chenille amovible Delahaye en janvier 1918, montre le plateau ridelles initial, avec panneau arrière à porte centrale en un seul battant, et le dais à rideaux roulés. Ci-dessus, à Strasbourg en 1919, le Latil TAR **197 570** possède la caisse nouvelle à porte arrière à deux battants et le dais sans rideaux. *(Coll. F. Vauvillier)*

NOTE

[5] Les évolutions du Latil TAR postérieures à 1918 seront évoquées dans un article ultérieur, qui nous conduira jusqu'en 1940.

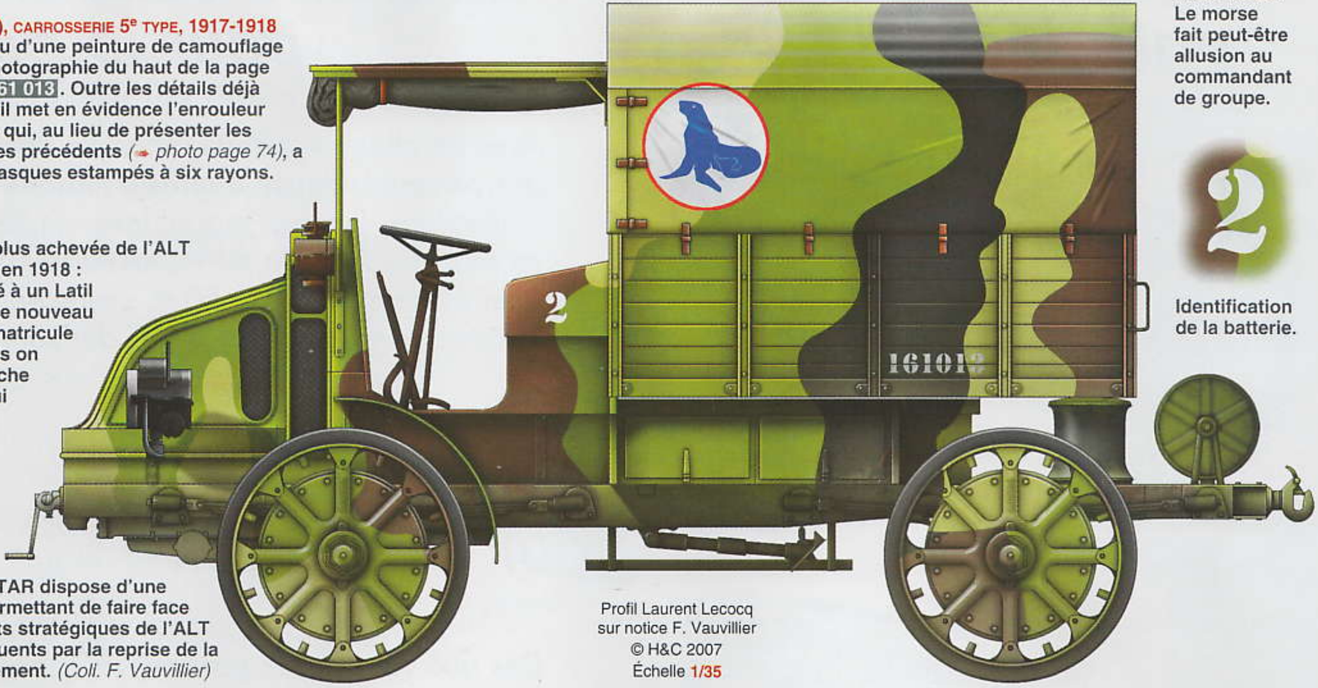


Cette belle vue technique de profil droit du Latil TAR montre la dernière version militaire sortie de l'usine de Suresnes à la fin de la Grande Guerre. À cette époque, les rideaux de dais ont disparu. *(Coll. F. Vauvillier)*



L'insigne au morse est celui de l'un des trois seuls groupes à avoir perçu, en avril-mai 1917, le 105 TR. Il peut s'agir du VI/82^e^, du II/88^e^ ou du III/88^e^ RALT. Le morse fait peut-être allusion au commandant de groupe.

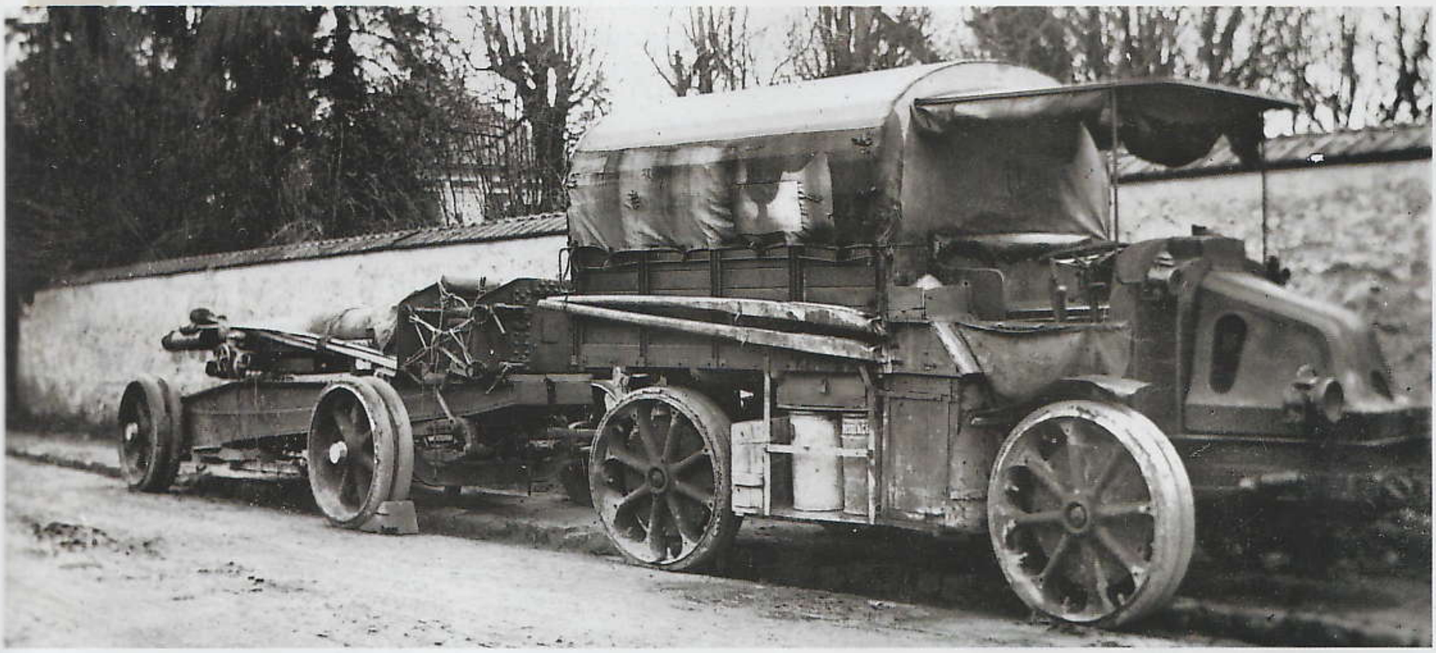
Latil TAR (40 HP), carrosserie 5^e^ type, 1917-1918
Ce tracteur revêtu d'une peinture de camouflage est celui de la photographie du haut de la page précédente, le **161 013**. Outre les détails déjà indiqués, ce profil met en évidence l'enrouleur nouveau modèle qui, au lieu de présenter les alvéoles des types précédents (➠ *photo page 74*), a désormais ses flasques estampés à six rayons.



Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

Identification de la batterie.

L'expression la plus achevée de l'ALT longue moderne en 1918 : le 155 GPF, attelé à un Latil TAR à carrosserie nouveau modèle. Aucun matricule n'est visible, mais on devine, sur la bâche camouflée, ce qui est peut-être l'ébauche d'un insigne. Sous la caisse, le logement est garni de ses deux bidons de 50 litres. Ainsi pourvu, le TAR dispose d'une autonomie lui permettant de faire face aux déplacements stratégiques de l'ALT rendus plus fréquents par la reprise de la guerre de mouvement. *(Coll. F. Vauvillier)*



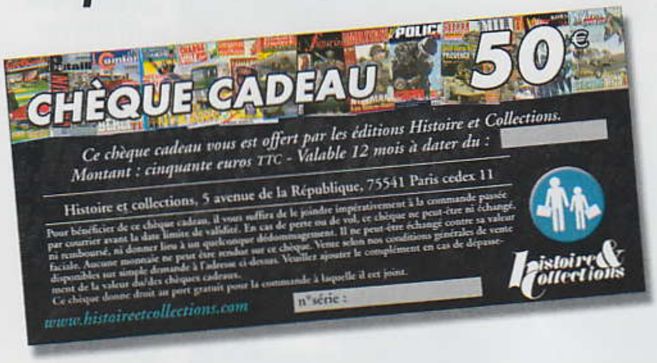
ABONNEZ VOS
AUX REVUES D' HISTOIRE & CO

1 abonnement parrainé = 1 n° supplémentaire GRATUIT pour le parrain et son filleul

Grâce au parrainage, les abonnements du parrain et de son filleul seront prolongés tous deux d'un numéro gratuit.

Le parrain pourra cumuler jusqu'à 12 nos, ce qui pour Guerre, Blindés & Matériel équivaut à **2 ANS D'ABONNEMENT GRATUITS !**

5 abonnements parrainés = 50 € en bon d'achat H & C pour le parrain



CHÈQUE CADEAU 50€

Ce chèque cadeau vous est offert par les éditions Histoire et Collections.
Montant : cinquante euros TTC - Valable 12 mois à dater du :

Histoire et collections, 5 avenue de la République, 75541 Paris cedex 11

Pour bénéficier de ce chèque cadeau, il vous suffira de le joindre impérativement à la commande passée par courrier avant la date limite de validité. En cas de perte ou de vol, ce chèque ne peut-être ni échangé, ni remboursé, ni donner lieu à un quelconque dédommagement. Il ne peut-être échangé contre sa valeur faciale. Aucune monnaie ne peut être rendue sur ce chèque. Vente selon nos conditions générales de vente disponibles sur simple demande à l'adresse ci-dessus. Veuillez ajouter le complément en cas de dépassement de la valeur du/des chèques cadeaux.
Ce chèque donne droit au port gratuit pour la commande à laquelle il est joint.

n°série :

www.histoireetcollections.com

Histoire & Collections

Avec ce chèque cadeau, vous pourrez acheter par correspondance auprès d'Histoire & Collections, livres et magazines, en bénéficiant en plus des frais de port GRATUITS !
Bien évidemment, ces 50 € s'ajoutent aux 5 numéros gratuits acquis lors des souscriptions.

10 abonnements parrainés = 1 iPod Shuffle* pour le parrain

* Apple et iPod Shuffle sont des marques déposées par Apple Computer Inc.

Dès que vous aurez parrainé 10 abonnements, toutes revues confondues, vous recevrez en plus des numéros gratuits et du chèque cadeau de 50 €, **un ipod Shuffle ® d'Apple ® !**

à découper et à joindre complété avec le coupon d'abonnement du filleul

LE PARRAIN

grâce à ce coupon **+1 NUMÉRO GRATUIT**

Code Abonné *(impératif !)* : ______
Nom ______
Prénom ______
Adresse ______
______
Code P. ______ ville ______
Pays ______ Tél. ______

Opération valable jusqu'au 31 octobre 2007

COMMENT BÉNÉFICIER DE L'OFFRE ?

Il suffit :

- *d'être abonné à la revue concernée*
- *que votre filleul soit un nouvel abonné à cette revue*
- *Pour parrainer vos amis, complétez et joignez le bulletin de parrainage (ci-contre) au formulaire d'abonnement*

Vous pouvez également vous abonner par téléphone au 0 820 888 911 (0,119 cts/mn), ou sur notre site : www.histoireetcollections.com.

Le parrainage sera validé une fois le parrain identifié grâce à son code abonné (commençant par les lettres AB ou CL), et le règlement perçu.

Pour chaque parrainage, l'abonnement du parrain et celui de son filleul seront tous deux augmentés d'un **NUMÉRO GRATUIT.**

AMIS ET VOS PROCHES
LLECTIONS ET GAGNEZ

ABONNEZ-VOUS !

6 numéros : 36,50 €
au lieu de ~~41,40 €~~

RECEVEZ EN CADEAU
ce fac-similé de 16 pages
réunissant les plus beaux
extraits du catalogue
de pièces de rechange du
char Somua S 35

PL. 21

SECRET

DOCUMENT RARE

CATALOGUE
DES
PIÈCES DE RECHA
DES
CHARS RAPIDES 19

SOMUA

MARCHÉ N°

Au sommaire des prochains numéros :

Le futur : le programme du char G1
Opérations : le 1er GRDI et le 14e BCC
Idées et projets : les antichars sur FT
1914-1918 : les tracteurs Renault EG

Tous les matériels français qui roulent ou tirent sont dans Histoire de Guerre BLINDÉS & MATÉRIEL

JE M'ABONNE www.blindes-materiel.com

● **HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL - 1 AN**
6 numéros ☐ **36,50** € *(France)* ☐ **44** € *(Dom & étranger*
je recevrai en cadeau le fac similé du Somua S 35
Montant .... , €
☐ JE SUIS PARRAINÉ, je joins les coordonnées de mon parrain

JE COMPLÈTE MA COLLECTION

- **ANCIENS NUMÉROS** • *(Cercler les numéros choisis)* : 1 - 8 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31 - 32 - 34 - 35 - 36 - 37 - 39 - 40 - 41 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 53 - 54 - 56 - 57 - 58 - 60 - 61 - 62 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 - 73 : **Offre spéciale, 6 €** + port [1] : ... , €
- **GBM** n° 74, 75, 76 : **6,90 €** + port [1] .... , €
- **HORS-SÉRIE** Histoire de Guerre : **Offre spéciale, 6 €** + port [1]
1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 : .... , €

FRAIS DE PORT (1 - magazines)	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et + : GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et + : 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €.	6 à 12 ex. : 18 €	12 et + : nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €.	5 ex. et + : nous consulter.	
	France	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et + : GRATUIT	
(2 - Livres)	*DOM-TOM & Europe.*	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et + : 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et + : nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

GBM 077

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL , €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ CB n°

expirant en mois année *Clé* (3 derniers chiffres au dos de votre CB)

Signature :

n°1 : la 1re DCR anéantie par les Panzer de Hoth • Saint-Exupéry et le Pô d'échappement • Jours de Juin 40 au Michelsberg

n°8 : Dunkerque • Operation Strangle et la ligne Gustav • la fin des destroyers allemands en France

n°11 : les blindés français de la Wehrmacht • 11 ao^t 44 la bataille de Cluny • la JG 53 • le 2 cm Flakvierlinig 38 dans la Kriegsmarine

n°12 : Les Bombardiers de la Kampfgeschwader • Leyte, décisifs revers de la flotte japonaise • La Wehrmacht pouvait-elle prendre Moscou ?

n°13 : Hitler, homme politique ou homme de guerre • Les semi-chenillés américains • mai 40 : le massacre de Paradis

n°14 : Bastagne décembre 44 • Le bataillon de Chartreuse • La suisse pendant la 2e GM • Opération « Frantic »

n°16 : Patton en échec sur la Moselle • Les grosses pièces d'artillerie de la Kriegsmarine • Opération Frantic partie II

n°17 : Le char Renault B1bis • Bataille aéronavale en mer de Corail • La capture du général Giraud en 1940

n°18 : La Grossdeutschland pendant l'été 42 • le groupe de chasse de la Kampgeschwader 40 • le sabordage de la flotte à Toulon.

n°19 : Hiroshima, Nagazaki : pourquoi ? Les B-26 Marauders français • la bataille du St Laurent • L'ouvrage de Métrich (Maginot)

n°20 : Afrika Korps 1941 • Heinz Zimmer, mécanicien et pilote de chasse • Greif et Adler, les sd.Kfz 250/3 de Rommel

n°24 : Montcorner, l'attaque de la 4e DCR • Bombardements de Hambourg • Syrie 1941, la guerre censurée • L'aide anglo-américaine à l'URSS

°25 : Malte, clé de la guerre en Afrique • Churchill et l'anthrax • Iwo Jima, le « hachoir »

n°26 : Le Tiger • Les unités spéciales de la Regia Marina • Darlan et le débarquement en Afrique du Nord • Le I./JG 77 à l'ouest.

n°27 : La bataille d'Angleterre • Raid sur Maalöy • L'échec de la reconstruction de la Kriegsmarine

n°28 : El Alamein, première grande défaite de l'Axe • la DCA embarquée de l'US navy • les Navajos code Talkers

n°29 : Stalingrad, la roue tourne • Les briseurs de barrages • la A4/V2 premier missile balistique de l'histoire

n°30 : Les parachutistes • Koufra • Le Long Range Desert Group • Evolution de la Grossdeutschland 1940-43

n°32 : Opération « Merkur » les paras allemands en Crête • l'ouvrage d'Anzeling • Les régiments de pionniers de la VIIe Armée

n°34 : Les bombardements stratégiques du Japon • Les Forces Britanniques en France, • Kharkov 1943 : la Victoire impossible.

n°35 : La Ligne Maginot, la forteresse inachevée • Le système de Bange • Luftwaffe, le I./JG 26 sur le front de l'Est

n°36 : Koursk, la citadelle imprenable • La destruction du fort de Chaberton • Le raid de Doolittle sur Tokyo

n°37 : Arrestation de Jean Moulin • Les mitrailleuses d'infanterie • Le centre aérien secret de Lipetsk

n°40 : Normandie-Niemen • Juin 40 le dernier combat de chars du 8e Dragon • La carrière du cuirassé Missouri

n°39 : Utah Beach • La naissance des FNFL • Coulez le Tirpitz ! • les Italiens de la 2.Fallschirmjäger Division

n°41 : Le Vercors et les Alliés • Les chars de combat 1916-45 • McArthur, l'enfant terrible de la stratégie américaine.

n°43 : La bombe atomique d'Hitler : mythe ou réalité • Bordeaux 42 : opération Frankton • la 23e demi-brigade de chasseurs à pieds

n°44 : Les Leichten-Divisionen 1936-39 • 31/12/42 : le combat de la mer de Barentz • les canons antichars français en 1940

n°45 : Opération « Anvil-Dragoon » le débarquement en Provence • Le Special Air Service • Derniers canosn à Gibraltar

n°46 : La 7e division légère mécanique • l'abordage de l'Altmark • À l'assaut du fort de Boussois • Peugeot sous l'Occupation

n°47 : La bataille de Midway • Le Me 262 • Les Bersaglieri • Comment les Allemands voyaient la Ligne Maginot

n°48 : Le Königstiger • Les Leichten-Divisionen en Pologne • L'orchestre noir, l'opposition militaire à Hitler.

n°49 : La Bataille aérienne de Dunkerque • M10 Tank Destroyer • La bataille du Cap Nord 43 • de la div. de cavalerie à la DLM

n°50 : Leningrad, du sang et des larmes • le Sdkfz 251 • Les conséquences de la défaite de 1940

n°51 : Les porte-avions de la victoire de l'US navy • l'héroïque défense du Pont St-Louis

n°53 : L'évolution de la Heer • Le Surcouf • Berliet pendant la 2e GM • Batteries françaises des Arros et du Requin

n°54 : Les U-boot type VII au combat • Birmanie 44 : bataille de Kohima • Tobrouk 42

n°56 : le II.SS-Panzer-Korps à Koursk • Le cuirassé King George V • Maginot : La tourelle 75 mm mod.33

n°57 : Bagration 44 • La 2e DB à Royan • L'épopée de l'Atlantis • le SS-Fallschirmjäger-Bataillon-500 vs Tito

n°58 : Opération « Market Garden » • Les « Lions de la 12 » • Le Prinz Eugen • les blindés canadiens 39-45

n°59 : Panzerjäger, les chasseurs de chars de la Wehrmacht • SS-Kavalerie Brigade • Herman Goering • Les Forces spéciales soviétiques

n°60 : Les Forces Aériennes Françaises Libres • La tragédie de Céphalonie • Gazala • la 1.Panzer-Division • Préparation de Pearl-Harbor

n°61 : La campagne de Tunisie • La motorisation de la Cavalerie • La bataille du Cap Matapan • La bataille du Rail

n°62 : Les bombardements Stratégiqaues sur l'Allemagne • l'été 44 de la division Leclerc • L'opération Tannenberg

n°63 : Jagdpanzer, les mastodontes du Reich • Projet Mullberry, les ports artificiels des Alliés • La bataille de Tikhvine • Walter Wolfrum

n°64 : La 1er DFL de Strasbourg à Colmar • La 79th British Armoured Division en Normandie • La 2./NAG II en Italie • La batterie Lindemann

n°65 : La Luftwaffe en Afrique • le 5e régiment de dragons portés • La MG 42

n°66 : Mers el-Kébir • les automitrailleuses du Regio Esercito • Operation « Marathon » • la Path finder Forced de la RAF

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION !

Les anciens numéros d'Histoire de Guerre

6 €

POUR COMMANDER, UTILISEZ LE COUPON P.81
OU RENDEZ-VOUS SUR
www.blindes-materiel.com

n°67 : Sturmgeschütze • mai 40 second siège de Maubeuge • Les paras du 4e SAS en Bretagne • La guerre en Ethiopie

n°68 : La première bataille de chars de l'histoire • Les Américains à l'assaut de la ligne Maginot • La Jagdverband 44 : l'escradrille des experts

n°69 : Aout 44 d'avranche à Falaise • l'attaque des ponts de Maastricht • Les derniers combats du 10e corps sur la Loire.

n°70 : La libération de Leningrad • La capture de l'U-570 • Le 17th/21st Lancers pendant la « course vers Tunis »

n°71 : Kamikaze, l'arme ultime • le canon antichar Pak 35/36 • Le baptème du feu de la cavalerie motorisée • A l'assaut de Kerfent

n°72 : la défense aérienne du Reich • Luigi Gorrini et le 18e grippo dans la Bataille d'Angleterre • Bataille pour Ordjonikidze et la poche de Gizel

n°73 : Le Reich pouvait-il repousser le débarquement ? • L'armée rouge reprend la Crimée • Les tireurs d'élite britannqiues

ANCIENS NUMÉROS NOUVELLE FORMULE

GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

6,90 €

n°74 : nous avions pourtant une armée magnifique. • le Lorraine 28 ...

n°75 : le Laffly S15 R • la montée en Belgique • le Berliet CBA • le 194 GPF

n°76 : la percée de Sedan • Le char B • AMD Laffly S15 Toe • ER 17 ...

HORS-SÉRIE et numéros THÉMATIQUES

6 €

au lieu de ~~10,95~~ €

HS 1 : Barbarossa : Hitler en échec devant Moscou

offre valable jusqu'au 31 juillet 2007

HS 2 : Le Bismark : gloire et défaite, l'opération « Rheinübung »

HS 3 : La Luftwaffe 1918-1945

HS 4 : Les places fortes de notre histoire.

HS 5 : Churchill, les combats du Vieux Lion

HS 6 : Stratèges et stratégie, de Napoleon à Schwarzkopf

HS 7 : Un siècle de terrorisme

HS 8 : Génération Apocalypse : le monde sous la terreur nucléaire.

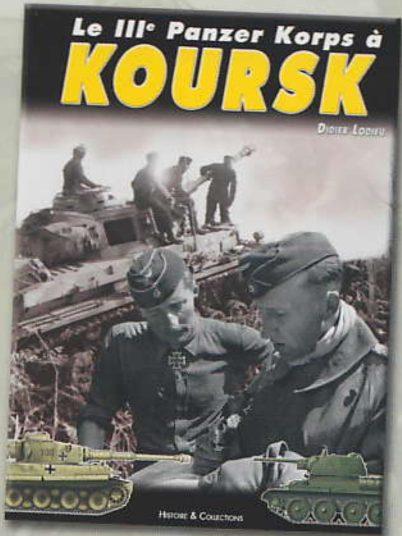
HS 9 : Les Espions qui ont fait l'histoire

HS 10 : La révolution des chars de combat du FT-17 au Tigre II

LE III. PZ. KORPS À KOURSK

de Didier LODIEU

NOUVEAU



Cet ouvrage présente une étude très précise, focalisée sur une partie du front de la bataille de la célèbre bataille de Koursk, avec entre autres :

★ les témoignages des vétérans des 6e, 7e et 19e Panzerdivisionen

★ Le récit inédit du major von Rosen et de ses camarades de la s.Pz.Abt 503 sur les divers combats de son unité

★ les portraits de la majorité des officiers

Les faits exposés sont d'une exactitude irréprochable, contrôlés par les journaux de marche des unités composant le III.Pz. Korps et surtout illustrés par les photographies de deux reporters de guerre présents sur les lieux.

Un titanesque travail de recherche pour une page d'histoire spectaculaire.

REPORTAGE A LA s. Pz.Abt. 503

Histoire & Collections

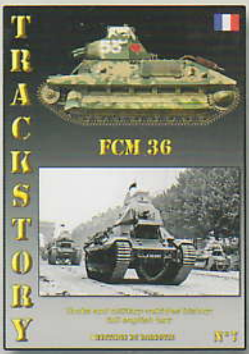
POUR COMMANDER CET OUVRAGE UTILISEZ LE COUPON PAGE 2

TRACKSTORY
Les blindés français de 1940

CENTURYTRACKS
100 ans de chars et véhicules militaires

Les blindés Français de 1940

Chars et véhicules du monde


TRACKSTORY
FCM 36
N°7

Nouveau !
n° 7 :
FCM 36
64 pages,
12 pages
couleurs

Juin 2007
n° 2 :
Les
semi-chenillés
SdKfz 251
et leurs
variantes

CENTURYTRACKS
Les semi-chenillés
Mittlerepanzerkraftwagen
Sd.Kfz 251
N°2

TRACKSTORY
HOTCHKISS
RENAULT
LES CHARS B

Encore disponible
n° 1 :
Shermans Français
de la libération
1943-1945

CENTURYTRACKS
1943 - 1945
Les Sherman français
de la libération
N°1

Collections au format 17,5 cm X 24,5 cm
Nombreux profils couleurs
Plus de 70 photos d'archives
pour la plupart inédites
Couverture pelliculée, dos carré cousu collé
Edition bilingue Français / Anglais

n° 3 : Chars B1-B1 bis
n° 4 : Renault R35-R40
n° 5 : Juin 40
n° 6 Hotchkiss H35 / H39

Chaque monographie retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux combats. Les ordres de batailles, les différentes versions, les pays utilisateurs, les marquages et les camouflages, etc...

MINITRACKS

Le seul magazine de modélisme entièrement dédié aux matériels militaires aux petites échelles

Trimestriel - Format A4
Dos carré, 72 pages couleurs
couverture pelliculée

Commandez directement en ligne sur http://www.minitracks.fr

N°5 MINITRACKS
BILINGUAL EDITION

BON DE COMMANDE, à découper ou à recopier
et à nous renvoyer avec votre règlement

Nbre d'exemplaires commandés : Trackstory n°3 ☐ n°4 ☐
n°5 ☐ n°6 ☐ n°7 ☐ Centurytracks n°1 ☐ n°2* ☐
*Juin 2007
TRACKSTORY et CENTURYTRACKS :14,50 € par numéro
+ port unitaire .... exemplaire(s) Total ☐

MINITRACKS : 10.95 € par numéro + port ☐
Abonnement 4 numéros, 41.50 €(france), 46,50 € (CEE)
Port par n° commandé : 3,00 € (france), CEE 4,00 €
A partir de 3 n° : port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) - 4 n° fdp 9,00 € (France), 11,00 € (CEE)
5 n° fdp 11,00 € (France), 15,00 € (CEE) - au delà de 5 n° nous consulter

Nom : Prénom :
n°, rue :
Code Postal : Ville/City :
Pays / Country : Email :
Chèque bancaire ou postal pour France uniquement
France et autres pays / Others country : VISA - Eurocard - Mastercard
Numéro de carte / credit card number :
Expire le / Expiry date :
Code de securité (3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Nom du porteur / credit card holder's name :
Date et signature :

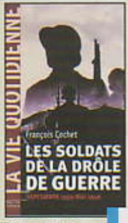
Envoyez votre règlement à : Editions du Barbotin
25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - FRANCE
Email : info@edbarbotin.com - ☎ : (33) 01-69-01-62-40

LIBRAIRES SPÉCIALISÉS A&C OBJETS DE COLLECTIONS

19, avenue de la République, 75011 Paris
Tél. : 01 49 23 72 22 Fax : 01 40 21 97 55
Ouvert le lundi (12 h-19 h) et du mardi au samedi (10 h-19 h)
www.librairie-ac.com

Sur place, retrouvez toute la gamme des anciens numéros et des hors-série et toutes les publications

ETUDES ET ANALYSES SUR 1939-1940


LA VIE QUOTIDIENNE
François Cochet
LES SOLDATS DE LA DRÔLE DE GUERRE

☐ 21,50 €
Port : 5 €*
Les Soldats de la drôle de guerre, septembre 1939-mai 1940,
par F. Cochet.
Historique de 270 pages.
Réf. 95558.

Henri de Wailly
1940
L'EFFONDREMENT
PERRIN

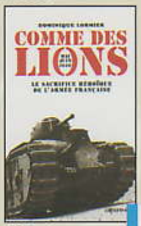
☐ 21,19 €
Port : 6,25 €*
1940, l'Effondrement,
par H. de Wailly.
Historique de 410 pages.
Réf. 85302.

La Campagne de 1940

☐ 26 €
Port : 6,25 €*
La Campagne de 1940,
dir. par C. Levisse-Touzé.
Analyse de 585 pages.
Réf. 85962.

Mai-Juin 1940

☐ 19 €
Port : 5 €*
Mai-Juin 1940, défaite française, victoire allemande sous l'œil des historiens étrangers, dir. par M. Vaïsse.
Analyse de 220 pages.
Réf. 85538.


DOMINIQUE LORMIER
COMME DES LIONS
LE SACRIFICE HÉROÏQUE DE L'ARMÉE FRANÇAISE

☐ 20 €
Port : 6,25 €*
Comme des lions,
par D. Lormier.
Historique
de 329 pages
et 35 cartes.
Réf. 95729.

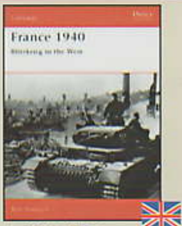
Gérard SAINT-MARTIN
L'ARME BLINDÉE FRANÇAISE

☐ 33 €
Port : 6,25 €*
l'Arme blindée française tome I, mai-juin 1940,
par G. Saint-Martin.
Analyse historique de 365 pages
et 25 photos et cartes N&B.
Réf. 88390.

Gérard SAINT-MARTIN
L'ARME BLINDÉE FRANÇAISE

☐ 31 €
Port : 6,25 €*
l'Arme blindée française tome II, 1940-1945, par G. Saint-Martin.
Analyse historique de 475 pages
et 40 photos et cartes N&B.
Réf. 88427.

1940 - EPISODES ET RECITS SUR LA CAMPAGNE


France 1940

☐ 22,25 €
Port : 5 €*
France 1940, Blitzkrieg in the West,
par A. Shepperd.
96 pages ill. de photos et cartes N&B et couleurs.
Réf. 88203.

PIERRE ORDIONI
commandos et cinquième colonne
en mai 1940
la bataille de longwy
NOUVEAU

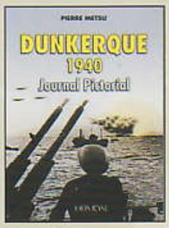
☐ 19 €
Port : 5 €*
Commandos & Cinquième colonnes en mai 1940, la bataille de Longwy,
par P. Ordioni.
Historique de 345 pages.
Réf. 86085.

Henri de Wailly
La victoire évaporée
Perrin

☐ 22,71 €
Port 5 €*
La victoire évaporée, Abbeville 1940,
par H. de Wailly.
Historique de 305 pages.
Réf. 95138.

DE GAULLE SOUS LE CASQUE
Abbeville 1940
Henri de Wailly
Perrin

☐ 19,67 €
Port : 5 €*
De Gaulle sous le casque, Abbeville 1940,
par H. de Wailly.
Historique de 335 pages
et 15 photos N&B.
Réf. 85322.


PIERRE METSU
DUNKERQUE 1940
Journal Pictorial

☐ 29,50 €
Port : 6,25 €*
Dunkerque 1940,
par P. Metsu.
110 pages ill.
de photos N&B et couleurs.
Réf. 95911.

Sur place, bénéficiez de toutes les promotions
temporaires sur la gamme des livres **Histoire & Collections.**

L'ensemble de cette page constitue un **BON DE COMMANDE**. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement. *Si vous passez à Paris, n'hésitez pas à venir nous rendre visite. Tous les ouvrages présentés ici sont (sauf rupture momentanée de stock), disponibles dans nos rayons, en compagnie de milliers d'autres.*

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.

A&C
Merci de cocher les ouvrages choisis et de nous renvoyer l'ensemble de cette page (original ou photocopie), dûment remplie avec votre règlement à
A&C, 19, avenue de la République, 75011 Paris

Nom & Prénom
Adresse
Code postal Ville
Pays Adresse e-mail**
MONTANT TOTAL* : .... €
RÉGLEMENT PAR : ☐ Mandat ☐ Chèque
☐ CB
INDIQUEZ LES TROIS DERNIERS CHIFFRES QUI FIGURENT DANS LE CADRE SIGNATURE AU DOS DE VOTRE CARTE :
Date d'expiration : / Signature :

* Frais de port groupés : 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus
Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous contacter
**En indiquant votre adresse, vous autorisez A&C à vous envoyer ses publicités.

GBM 77